Regionalkonferenz BernMittelland

RGSK 2025

bestehend aus:
Hauptbericht
Massnahmenband: Siedlung und Landschaft
Massnahmenband: Verkehr
Übersichtskarte

ergänzende Dokumente:
Interessenabwägung Gebiete FS
Landschaft und Ökologie 2040: Schlussbericht

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2025

Beschlossen durch die Regionalversammlung am 11. September 2025

Impressum

Herausgeberin
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung
Andrea Schemmel, RKBM (bis 13.11.2024)
Selina Rasmussen und Giuseppina Jarrobino, RKBM (ab 14.11.2024)
Timo Krebs, Stv. RKBM

Begleitgruppe
Jörg Zumstein, Präsident Kommission Raumplanung RKBM (bis 31.12.2024)
Philipp Roth, Präsident a.i. Kommission Raumplanung RKBM (bis 24.04.2025)
Stefan Meier, Präsident Kommission Raumplanung RKBM (ab 24.04.2025)
Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr RKBM
Marianne Zürcher, Stv. Präsidentin Kommission Raumplanung RKBM (ab 25.02.2025)
Christian Burren, Kommission Verkehr und Raumplanung RKBM
Christine Scheidegger, Kommission Raumplanung RKBM (bis 31.12.2024)
Hans Moser, Kommission Verkehr RKBM (bis 31.12.2024)
Marieke Kruit, Kommission Verkehr RKBM (bis 31.12.2024)
Matthias Aebischer, Kommission Verkehr RKBM (ab 01.01.2025)
Katja Bessire, AÖV
Matthias Fischer, AGR
Philipp Bergamelli, AGR
Tom Wüthrich, OIK II
Daniel Rossel, OIK III

Projektbearbeitung
Arthur Stierli, ecoptima ag
David Stettler, ecoptima ag
Fabian Kälin, ecoptima ag
René Neuenschwander, Ecoplan AG
Simon Miller, Ecoplan AG
Simon Rubi, B+S AG
Nicolas Steinmann, B+S AG
Monika Schenk, Uniola AG
Selina Gosteli, Uniola AG
Philip Schläger, Forward GmbH

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Telefon 031 356 61 61
www.ecoplan.ch, bern@ecoplan.ch

B+S AG, Weltpoststrasse 5, Postfach, 3016 Bern
Telefon 031 356 80 80
www.bs-ing.ch, info@bs-ing.ch

Uniola AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Telefon 044 266 30 30
www.uniola.com, zuerich@uniola.com

Forward Planung und Forschung GmbH
Taborstraße 4, 10997 Berlin DE
Telefon +49 30 279 790 56
www.forward.berlin, hallo@forward.berlin

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis **7**

1. Einleitung **9**

1.1 Ausgangslage und Auftrag 9
1.2 Die Region Bern-Mittelland 9
1.2.1 Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland 9
1.2.2 Lage der Region Bern-Mittelland 11
1.2.3 Die Raumtypen der Region Bern-Mittelland 12
1.2.4 Räumliche Unterteilung der Region Bern-Mittelland in Verkehrskorridore 14
1.3 Das RGSK 2025 15
1.3.1 Zielsetzungen 15
1.3.2 Vorgaben für die Erarbeitung 15
1.3.3 Inhalt und Aufbau 15
1.3.4 Verbindlichkeit und Genauigkeit RGSK 2025 15
1.4 Übergeordnete Rahmenbedingungen 16
1.4.1 Kantonale Grundlagen 16
1.4.2 Regionale Grundlagen 17
1.5 Verhältnis zum Agglomerationsprogramm Bern 17
1.6 Schwerpunkte der Überarbeitung 18
1.7 Erarbeitungsprozess 20
1.7.1 Rollen der beteiligten Akteur:innen 20
1.7.2 Projektorganisation RGSK 2025 21
1.7.3 Arbeitsschritte 22

2. Situations- und Trendanalyse **25**

2.1 Fazit Situations- und Trendanalyse 25
2.1.1 Kernbotschaften Siedlung 25
2.1.2 Kernbotschaften Landschaft und Umwelt 26
2.1.3 Kernbotschaften Verkehr 26
2.2 Siedlung 27
2.2.1 Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung 27
2.2.2 Nutzungsdichte, Nutzungsdruck und -qualität 37
2.2.3 Einwohner:innen und Beschäftigte nach Erschliessungsgüteklassen 39
2.2.4 Bauzonenreserven 40
2.2.5 Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Vorhaben 42
2.3 Landschaft und Umwelt 45
2.4 Verkehr 48
2.4.1 Gesamtverkehr 48
2.4.2 Vertiefte Analyse der Pendler:innenströme 50
2.4.3 Fussverkehr 56
2.4.4 Veloverkehr 56
2.4.5 Öffentlicher Verkehr 64
2.4.6 Motorisierter Individualverkehr 72
2.4.7 Kombinierte Mobilität 79

2.4.8 Nachfrageorientierte Mobilität 83
2.4.9 Güterverkehr 84
2.4.10 Flugverkehr 85

3. Zukunftsbild 86

3.1 Fazit Zukunftsbild 87
3.1.1 Kernbotschaften Siedlung 87
3.1.2 Kernbotschaften Landschaft und Umwelt 87
3.1.3 Kernbotschaften Verkehr 88
3.2 Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland 89
3.2.1 Teilbereich Siedlung 92
3.2.2 Teilbereich Landschaft und Umwelt 97
3.2.3 Teilbereich Verkehr 99

4. Handlungsbedarf 104

4.1 Fazit Handlungsbedarf 104
4.2 Siedlung 106
4.3 Landschaft und Umwelt 111
4.4 Verkehr 116
4.4.1 Fuss- und Veloverkehr 116
4.4.2 Öffentlicher Verkehr 120
4.4.3 Motorisierter Individualverkehr 124
4.4.4 Kombinierte Mobilität 129
4.4.5 Verkehrsmanagement 131

5. Strategien 133

5.1 Fazit Strategien 133
5.1.1 Kernbotschaften Siedlung 133
5.1.2 Kernbotschaften Landschaft und Umwelt 134
5.1.3 Kernbotschaften Verkehr 134
5.1.4 Kernbotschaften Fokusräume 135
5.2 Teilstrategie Siedlung 136
5.2.1 Generelle Strategie Siedlungsentwicklung 136
5.2.2 Strategische Stossrichtungen bezogen auf einzelne Raumtypen, Zentralitäten und Entwicklungsgebiete 140
5.3 Teilstrategie Landschaft 148
5.4 Teilstrategie Umwelt 154
5.5 Teilstrategie Verkehr 155
5.5.1 Teilstrategie Gesamtverkehr 155
5.5.2 Teilstrategie Veloverkehr 157
5.5.3 Teilstrategie Fussverkehr 161
5.5.4 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr 164
5.5.5 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr 172
5.5.6 Teilstrategie Kombinierte Mobilität 177
5.5.7 Teilstrategie Nachfrageorientierte Mobilität 181
5.5.8 Regionale Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 184
5.6 Strategie Fokusräume 185

6. Massnahmen 188

6.1 Erläuterungen der Massnahmen und Massnahmenpakete 188
6.2 Massnahmen Siedlung 188
6.3 Massnahmen Landschaft 189
6.4 Massnahmen Verkehr 190
6.4.1 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr 191
6.4.2 Massnahmen Öffentlicher Verkehr 193
6.4.3 Massnahmen Motorisierter Individualverkehr 194
6.4.4 Massnahmen Kombinierte Mobilität 196
6.4.5 Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität 197
6.4.6 Nicht-Infrastrukturelle Massnahmen 197

Genehmigungsvermerke 198

Anhang: Grundlagenliste 199

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
A&E	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWN	Amt für Wald und Naturgefahren Kanton Bern
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BAV	Bundesamt für Verkehr
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFH	Berner Fachhochschule
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BSM	Black Spot Management
BUGAW	Bern Umgestaltung Anschluss Wankdorf
B+R	Bike and Ride
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EGK	Erschliessungsgüteklasse ÖV
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ESPOP	Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes
FinV	Finanzierungsvereinbarung
FV	Fernverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
Fz.	Fahrzeuge
GVM BE	Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern
ha	Hektare
HLS	Hochleistungsstrassen
HVZ	Hauptverkehrszeiten
ISB	Immobilien Stadt Bern
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
Kap.	Kapitel
KGL BE	Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik Kanton Bern
KM	Kombinierte Mobilität
KRP	Kantonaler Richtplan
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
MIV	Motorisierter Individualverkehr

MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NFA	Nationaler Finanzausgleich
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen
NS	Nationalstrasse
ÖIV	Öffentlicher Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PABS	Partizipative Aufwertung der Biodiversität im Siedlungsraum
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PMD	personal mobility devices
PP	Parkplatz
P+R	Park and Ride
RAK	Regionales Angebotskonzept
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RN	Raumnutzer
RNP	Regionaler Naturpark
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
RRB	Regierungsratsbeschluss
RV	Regionalversammlung
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SEin	Siedlungsentwicklung nach innen
STATENT	Unternehmensstatistik des Bundes
STATPOP	Bevölkerungsstatistik des Bundes
STEP	Strategische Entwicklungsprogramme
Tab.	Tabelle
TBA-DLZ	Dienstleistungszentrum des Tiefbauamts Kanton Bern
TBO	Tram Bern-Ostermundigen
UeO	Überbauungsordnung
UHS	Unfallhäufungsstellen
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
USP	Unfallschwerpunkte
U/V	Umstrukturierung/Verdichtung
VDS	Verkehrsdrehscheibe
vgl.	vergleiche
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WMK	Wohn-, Misch- und Kernzonen
WK	Wirkungskriterium
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
zhaw	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

1. Einleitung

1.1 Ausganglage und Auftrag

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) dient den Gemeinden, der Regionalkonferenz und dem Kanton als strategisches räumliches Führungsinstrument auf Stufe Region, welches den Gemeinden bei der Umsetzung Spielräume offenlässt. Das RGSK stellt eine behördenverbindliche, mittel- bis langfristige Koordination zwischen der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung sowie dem Querschnittsthema Umwelt sicher.

Das RGSK 2021 der Region Bern-Mittelland wurde im Februar 2022 vom Kanton genehmigt und ist seither als gültiger regionaler Teilrichtplan in Kraft. Das vorliegende RGSK 2025 baut im Sinne der Generationenkohärenz auf der vorhergehenden Generation des RGSK auf und löst diese ab.

1.2 Die Region Bern-Mittelland

1.2.1 Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Rolle der RKBM

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) entwickelt die Region Bern-Mittelland als attraktiven Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraum weiter. Seit ihrem Start 2010 setzt sie sich für zukunftsorientierte, gemeindeübergreifende Lösungen ein – zum Wohl der rund 420'000 Bewohnerinnen und Bewohner. In der RKBM arbeiten 74 Gemeinden partnerschaftlich zusammen und entscheiden effizient und verbindlich über regionale Fragen: zum Beispiel in der Raumplanung, im Verkehr, in der Kultur und in der Regionalpolitik. Zudem erbringt die RKBM Dienstleistungen für die Wirtschaft und betreibt eine regionale Energieberatungsstelle. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist eine öffentlich-rechtliche Institution: Ihre Aufgaben sind durch das kantonale Recht geregelt oder ihr von den Gemeinden übertragen.

Bedeutung der Region

Mit einem Anteil von knapp 40 % der Berner Kantonsbevölkerung und von rund 50 % der Arbeitsplätze ist die Region Bern-Mittelland von zentraler Bedeutung für den Kanton Bern. Nur eine gut funktionierende Agglomeration mit guten Verkehrsinfrastrukturen und einer qualitativ hochstehenden Siedlungsstruktur kann ihre Aufgabe als Motor der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung der Region Bern-Mittelland erfüllen und wichtige Impulse setzen.

Perimeter

Der Perimeter der RKBM entspricht dem Verwaltungskreis Bern-Mittelland und wird von insgesamt 74 Gemeinden gebildet.

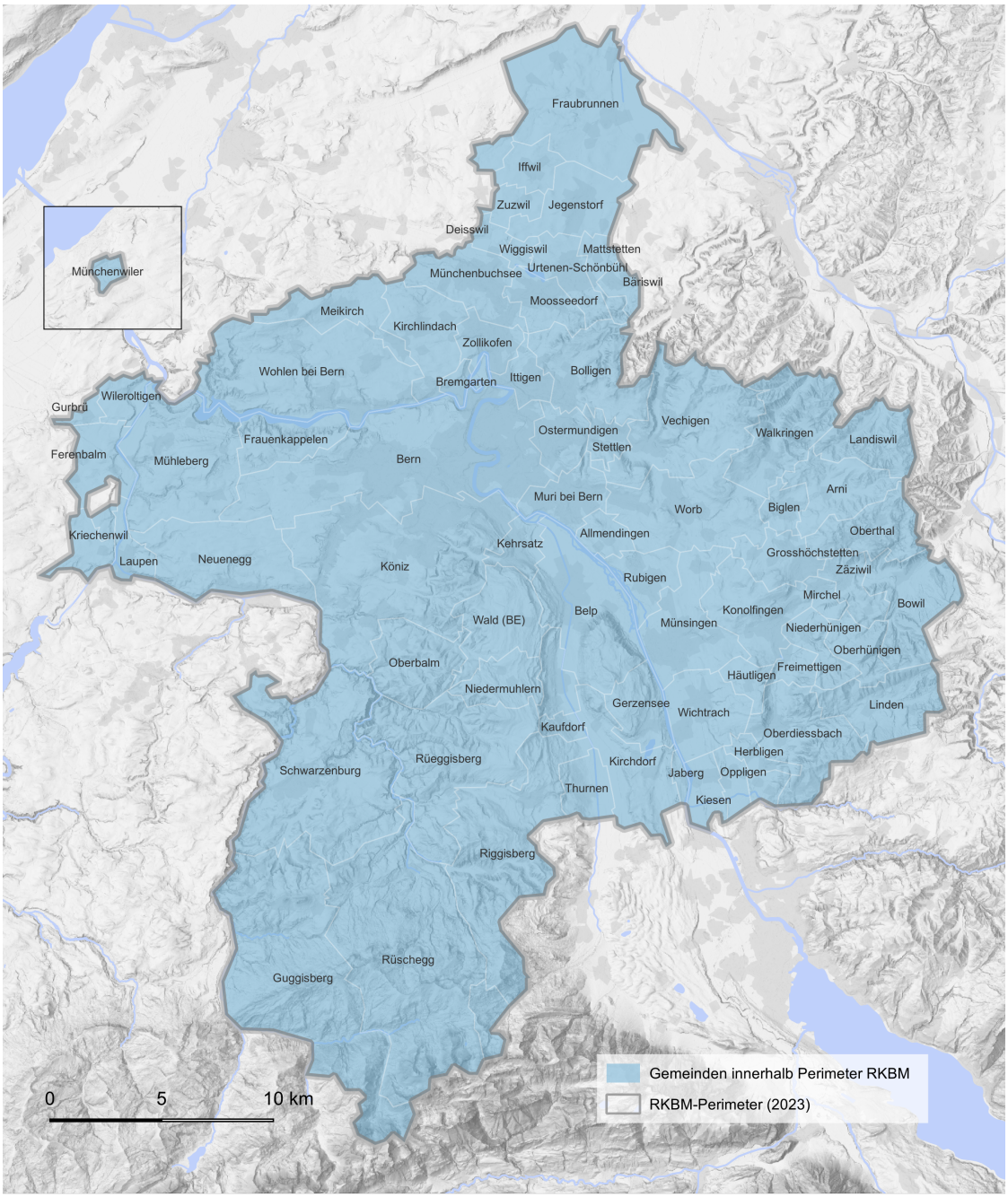


Abb. 1.1 Perimeter der Region Bern-Mittelland (RKBM-Perimeter) (Quellen: Swisstopo, RKBM).

Organe

Oberstes Organ der RKBM ist die Regionalversammlung, in der die Gemeindepräsidien die Entscheide fällen. Die Stimmkraft ist entsprechend der Einwohnerzahl der jeweiligen Gemeinden abgestuft. Die Gemeinden haben ein Initiativrecht und können zu wichtigen Geschäften das fakultative Referendum ergreifen. Den Fachbereichen Raumplanung, Verkehr, Regionalpolitik und Kultur steht jeweils eine Kommission aus politischen Vertreterinnen und Vertretern der Region und Fachleuten vor.

1.2.2 Lage der Region Bern-Mittelland

Im Raumkonzept Schweiz, welches die grundsätzlichen Ziele und Strategien für die schweizerische Raumentwicklung aufzeigt und als Orientierungsrahmen und Entscheidungshilfe dient, ist die Region Bern einer der vier grossstädtisch geprägten Handlungsräume. Die Region Bern-Mittelland respektive die Agglomeration Bern bildet das Kerngebiet der Hauptstadtregion Schweiz. Neben dem inneren Bereich des Kantons Bern umfasst die Hauptstadtregion Teile der Kantone Solothurn, Neuenburg, Freiburg und Waadt und übt im erweiterten Bereich Einfluss bis ins Wallis und zur Jurakette aus. Aus überregionaler Sicht bietet die besondere Position sowohl als Steuerungszentrum und Wirtschaftsraum in der Mitte der Metropolitanräume als auch als Brücke zwischen den Landesteilen ein bedeutendes Potenzial zur Weiterentwicklung und Stärkung der Region.

In der folgenden Abbildung (vgl. Abb. 1.2) lässt sich die enge Verflechtung der Region Bern mit den Nachbarregionen erkennen: Die Region Bern-Mittelland ist eingebunden in ein Netz überregionaler Beziehungen. Die Nachbarstädte und -agglomerationen von Bern wie Freiburg, Neuenburg, Biel, Solothurn und Thun liegen alle in den überlappenden Schnittstellen der angrenzenden Handlungsräume. Bern liegt im Kreuzungsbereich der Achse zwischen Zürich und dem Raum Freiburg–Lausanne–Genf und der Achse Oberitalien–Brig–Olten–Basel. Diese Achse ist beidseitig aufgesplittet: Im Süden durch die Anbindung des Berner Oberlands und im Norden und Westen durch die Verbindungen nach Kerzers–Neuchâtel, Lyss–Biel/Jura und Solothurn.

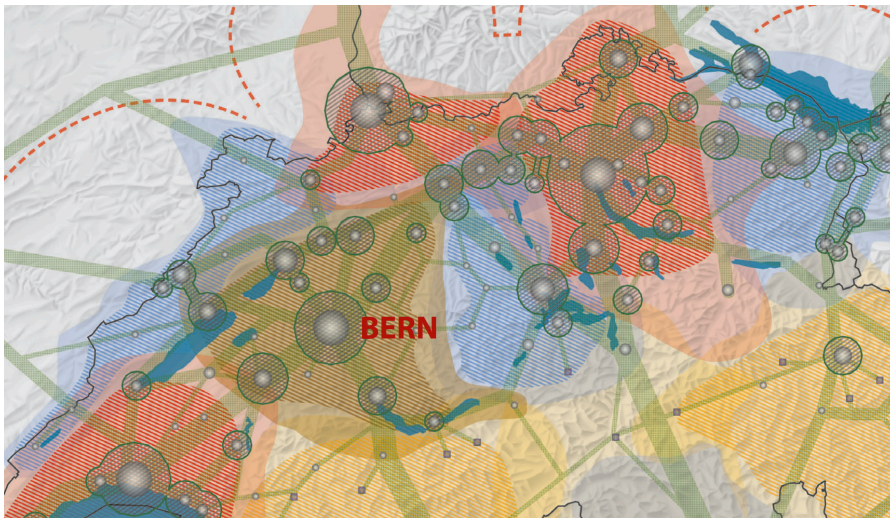


Abb. 1.2 *Die Einbettung der Hauptstadtregion (Quelle: Raumkonzept Schweiz, 2012). Der Handlungsraum Hauptstadtregion Schweiz (braun eingefärbt) ist mit unscharfen Grenzen und zahlreichen Überlappungen dargestellt.*

Die einzelnen Agglomerationen in der Hauptstadtregion sind einerseits eng mit ihrem ländlichen Hinterland und andererseits über die Pendlerströme mit den Nachbarstädten verknüpft. Die Weiterentwicklung des leistungsfähigen Verkehrssystems entlang der wichtigsten Verkehrsachsen trägt zu einer guten Anbindung der Zentren innerhalb der Region und folglich zur Zusammenarbeit und Komplementarität aus funktionaler Sicht bei.

1.2.3 Die Raumtypen der Region Bern-Mittelland

Raumtypen

Der Kanton Bern unterscheidet gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Massnahmenblatt C_02) im Perimeter der RKBM vier Raumtypen:
- Urbane Kerngebiete der Agglomeration
- Agglomerationsgürtel[1] und Entwicklungsachsen inklusive Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete
- Hügel- und Berggebiete

Zentralitätsstruktur gemäss kantonalem Richtplan Bern

Zusätzlich wird die Zentralitätsstruktur gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt C_01) berücksichtigt. Im Perimeter der RKBM kommen folgende Zentrumstypen vor:
- Zentrum 1. Stufe (nationale Bedeutung; Stadt Bern)
- Zentren 3. Stufe (regionale Zentren von kantonaler Bedeutung, z. B. Schwarzenburg)
- Zentren 4. Stufe (regionale Zentren, z. B. Worb)

Für die statistischen Auswertungen in den nachfolgenden Kapiteln werden die Raumtypen und Zentren wie folgt zusammengefasst:
- Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)
- Urbane Kerngebiete (jeweils ohne Stadt Bern)
- Zentren 3. und 4. Stufe (Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren 4. Stufe im Agglomerationsgürtel und auf Entwicklungsachsen)
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (A&E) ohne Zentren
- Zentrumsnahe ländliche Räume
- Hügel- und Berggebiete

Die nachfolgende Abbildung (vgl. Abb. 1.3) zeigt die Raumtypen und Zentralitäten gemäss kantonalem Richtplan.

Raumtypen auf Gemeindeebene

Einzelne grössere Gemeinden werden im kantonalen Richtplan weiter unterteilt: So wird beispielsweise in der Gemeinde Köniz gemäss kantonalem Richtplan nach städtischen und ländlichen Ortsteilen unterschieden. Die Gemeindeteile Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern und Spiegel werden dem «urbanen Kerngebiet» zugeordnet, das übrige Gemeindegebiet dem «zentrumsnahen ländlichen Raum».

[1] Der Begriff «Agglomerationsgürtel» stammt aus dem kantonalen Richtplan Bern. Es ist zu beachten, dass dieser nicht dem Begriff der «Agglomeration» gemäss BFS entspricht.

In den statistischen Auswertungen in Kapitel 2 wird die Unterteilung soweit möglich berücksichtigt. Wo lediglich Daten auf Gemeindeebene zur Verfügung stehen, werden die Gemeinden jeweils demjenigen Raumtyp zugeordnet, der sie am passendsten beschreibt. Die Gemeinde Köniz wird demnach integral dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete» zugeordnet.

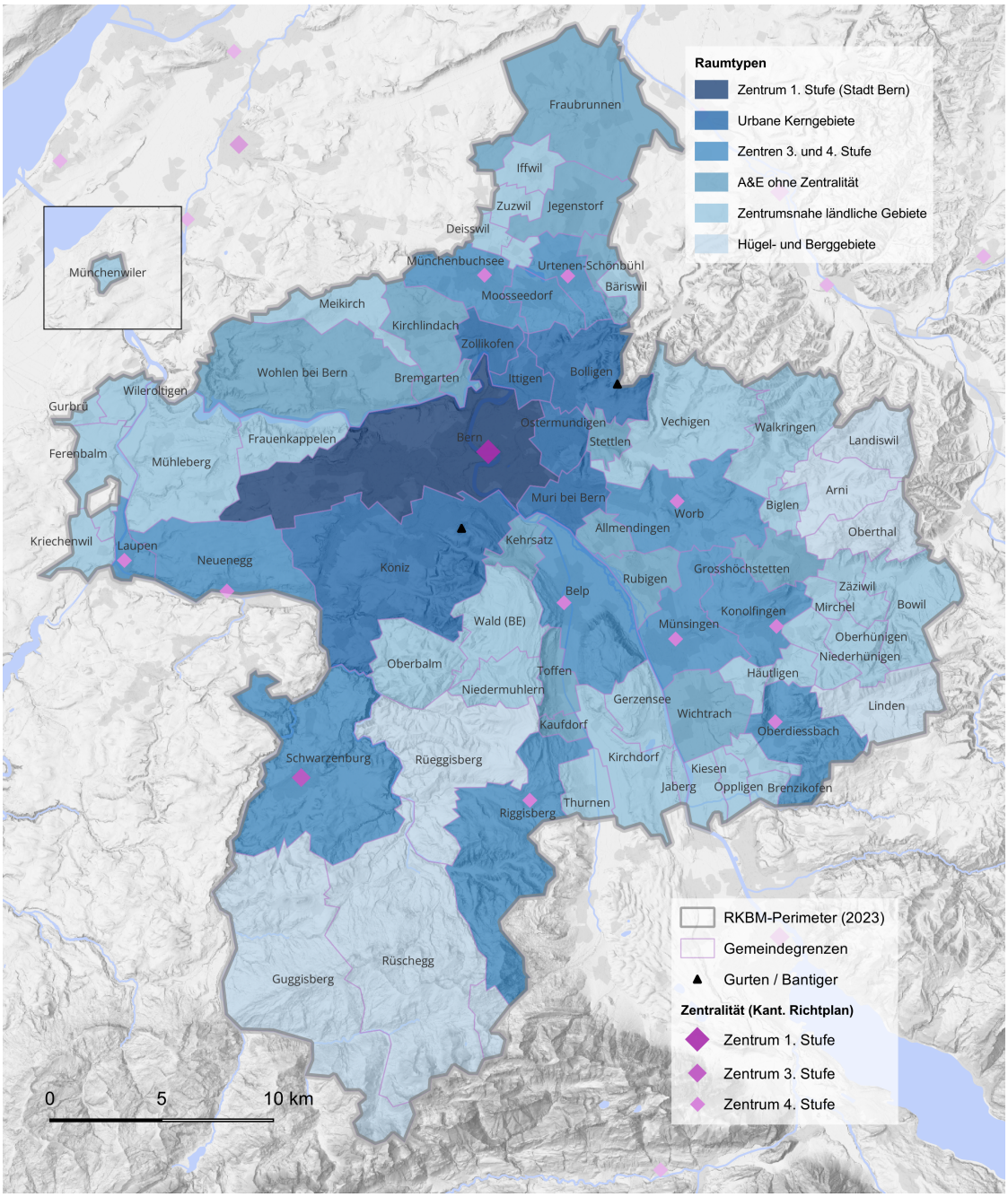


Abb. 1.3 *Perimeter der Region Bern-Mittelland mit der Unterteilung nach Raumtypen und Zentralitäten (Quelle: Richtplan Kanton Bern).*

1.2.4 Räumliche Unterteilung der Region Bern-Mittelland in Verkehrskorridore

Um die Verkehrsströme gesamthaft analysieren zu können, wird der gesamte RKBM-Perimeter in sieben Korridore unterteilt, wobei die Stadt Bern einen eigenen Korridor bildet (vgl. Abb. 1.4). Das Kapitel 2.4.2 untersucht die Verkehrsströme auf Stufe der Korridore vertieft.

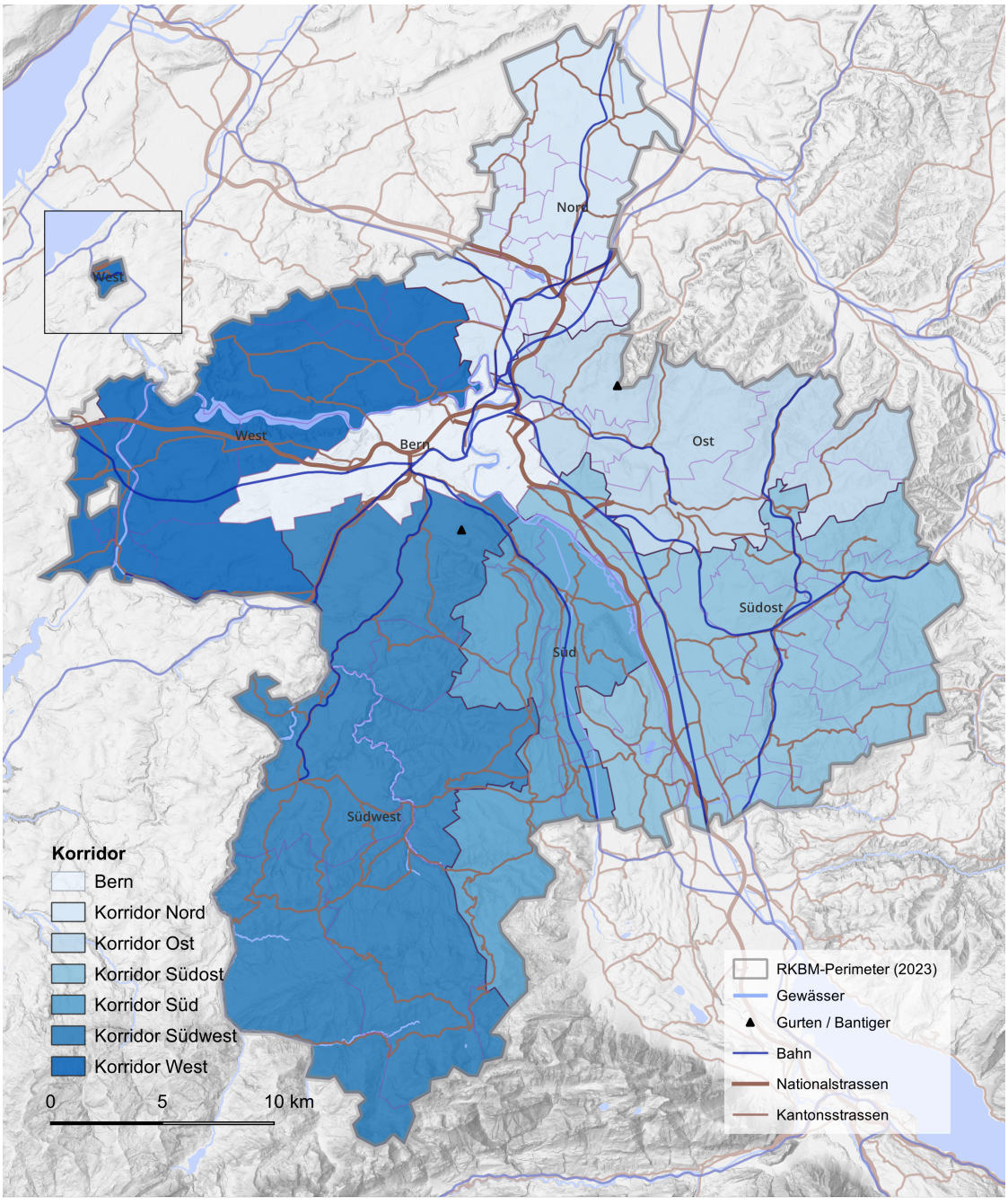


Abb. 1.4 Gliederung der RKBM nach verkehrsorientierten Korridoren.

1.3 Das RGSK 2025

1.3.1 Zielsetzungen

Das RGSK 2025 verfolgt folgende übergeordnete Ziele:
- Die Gesamtverkehrs-, Landschafts- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig aufeinander abstimmen. Das RGSK bildet die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene (Massnahme B_09 RGSK).
- Die Siedlungsentwicklung an Standorten zulassen resp. konzentrieren, an welchen die Verkehrserschliessung bereits ausreicht oder umweltgerecht und kostengünstig realisierbar ist.
- Die Verkehrsangebote so steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen sowie die Mobilität von Naherholungssuchenden und Tourismus in verträgliche Bahnen lenken.

1.3.2 Vorgaben für die Erarbeitung

Die Erarbeitung des RGSK stützt sich auf die «Zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben zum RGSK 2025», welche vom Kanton Bern für alle Regionen festgelegt wurden, auf das «Pflichtenheft Bern-Mittelland RGSK 2025 / AP5», das Kanton Bern und RKBM individuell vereinbart haben sowie auf das regionsinterne «Pflichtenheft Ausschreibung RGSK 2025 / AP5».

1.3.3 Inhalt und Aufbau

Das RGSK 2025 besteht aus den Kernelementen Hauptteil (Hauptbericht), Massnahmenteil (Massnahmenbände) sowie der RGSK-Karte.

Hauptbericht

Der vorliegende Hauptbericht enthält folgende Teile: Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmenerläuterungen (inkl. Priorisierung).

Massnahmenbände

Die Massnahmen sind in Massnahmenblättern dokumentiert. Diese beinhalten eine Beschreibung, Bewertung und Priorisierung der verschiedenen Massnahmen und geben Auskunft über den Stand der Koordination. Unterschieden wird nach Massnahmen 1., 2. und 3. Priorität. Die Massnahmenblätter sind in zwei separate Bände aufgeteilt: Teil 1 «Siedlung und Landschaft» und Teil 2 «Verkehr».

1.3.4 Verbindlichkeit und Genauigkeit RGSK 2025

Regionaler Richtplan

Das RGSK stellt einen regionalen Richtplan gemäss den Vorgaben des kantonalen Baugesetzes (Art. 98 und 98a Abs. 4 BauG) dar. Die Vorprüfung durch den Kanton stellt sicher, dass die Strategie und die Massnahmen den übergeordneten Planungsinstrumenten entsprechen.

Behördenverbindliche Inhalte

Regionale Teilrichtpläne der Planungsregionen bzw. der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG).

Im vorliegenden RGSK Bern-Mittelland wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden. Die behördenverbindlichen Kapitel im Hauptbericht sind jeweils zu Beginn textlich und farblich gekennzeichnet. In folgenden Bestandteilen des RGSK sind behördenverbindliche Festlegungen enthalten:
- Hauptbericht: Zukunftsbild (Kap. 3) und Strategien (Kap. 5)
- Massnahmenblätter
- RGSK-Karte

Räumlich konkrete Festlegungen, beispielsweise im Rahmen der RGSK-Karte, sind nicht parzellenscharf und lassen den Gemeinden in ihrem Autonomiebereich gemäss Baugesetzgebung ausreichende Entscheidungsspielräume (z. B. betreffend regionale Landschaftsschongebiete). Grundeigentümerverbindliche Festsetzungen sind im Rahmen der kommunalen Planungen zu definieren und zu präzisieren.

1.4 Übergeordnete Rahmenbedingungen

1.4.1 Kantonale Grundlagen

Eine besondere Bedeutung kommt dem kantonalen Richtplan 2030 (Stand August 2024) zu. Gemäss aktualisiertem Richtplan soll der Kanton Bern im schweizerischen Mittel wachsen. Der Flächenverbrauch soll jedoch nur halb so stark zunehmen wie die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen. Die Entwicklung soll räumlich konzentriert erfolgen. Der Kanton hat für die im Perimeter der RKBM vorkommenden Raumtypen folgende Ziele festgelegt (Richtplan 2030 C_02):
- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen: Als Entwicklungsmotoren stärken.
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: Fokussiert verdichten.
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren.
- Hügel- und Berggebiete: Als Leben- und Wirtschaftsraum erhalten.

Weitere für das RGSK relevante kantonale Planungen sind:
- Kantonales Landschaftsschutzkonzept (KLEK), 2020, und Sachplan Biodiversität, 2019
- Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM BE), 2019
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS) des Kantons Bern, 2022
- Strassennetzplan (SNP), 2022–2037, und Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse, 2022–2025
- Sachplan Velowegnetz (SVN), 2025
- Kantonales resp. regionales Angebotskonzept (RAK), 2022–2025, und Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr (IRK ÖV), 2022–2025
- Güterverkehrs- und Logistikkonzept, 2021
- Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) 2023
- Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern, Merkblatt zu Rollen und Aufgaben, 2023

1.4.2 Regionale Grundlagen

In der Region Bern-Mittelland existieren bereits zahlreiche Grundlagen und Planungsvorgaben unterschiedlicher Aktualität und Verbindlichkeit sowie unterschiedlichen Perimeters. Einige davon wurden in den letzten Jahren in der Region oder in Teilregionen erarbeitet, andere sind von Bund oder Kanton vorgegeben.
Die vorhandenen regionalen Instrumente, Konzepte und Planungen wurden bei der Erarbeitung des RGSK berücksichtigt. Die im Bereich Landschaft vorgenommenen Ergänzungen im RGSK 2025 führen dazu, dass mehrere regionale Teilrichtplanungen aufgehoben werden können. Die entsprechenden Planungen sind in den Genehmigungsvermerken aufgeführt.

1.5 Verhältnis zum Agglomerationsprogramm Bern

Agglomerationsprogramm Bern

Parallel zum RGSK 2025 der Region Bern-Mittelland wurde das Agglomerationsprogramm Bern (5. Generation) erarbeitet. Für die Mitfinanzierung infrastruktureller Verkehrsmassnahmen innerhalb der Agglomeration können Bundesbeiträge beantragt werden.
Die Agglomeration Bern umfasst gemäss BeSA-Perimeter[2] 42 der 74 Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie die Gemeinden Schüpfen (Teil der Region seeland.biel/bienne), Hindelbank (Teil der Regionalkonferenz Emmental), Uttigen (Teil der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West) und die vier Freiburger Gemeinden Bösingen, Schmitten, Wünnewil-Flamatt und Ueberstorf.
In der Agglomeration Bern leben rund 400'000 und arbeiten rund 310'000 Personen. Sie umfasst eine Fläche von rund 590 km^2.

Separates Dossier AP Bern

Gemäss Art. 98a, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Bern beinhaltet das RGSK auch das Agglomerationsprogramm (AP). Als Grundlage für die Prüfung durch den Bund wird das AP Bern wie bereits bei der letzten Einreichung als separates Dossier erstellt. Die behördenverbindlichen Kapitel Zukunftsbild, Strategien sowie die Massnahmen des AP Bern werden in das RGSK Bern-Mittelland integriert und damit behördenverbindlich verankert.

1.6 Schwerpunkte der Überarbeitung

RGSK 2025 knüpft an Vorgängergenerationen an

Das RGSK 2025 basiert auf den vorangehenden Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten, führt die Kerninhalte nahtlos weiter und setzt räumliche und thematische Schwerpunkte.
In welchen Bereichen das RGSK 2025 inhaltlich massgeblich weiterentwickelt oder verändert wurde, wird nachfolgend zusammengefasst.

[2] Die Perimeter der Agglomerationen werden durch den Bund festgelegt und setzen sich aus den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen (sog. «BeSA») zusammen.

Anpassung an Vorgaben des Kantons

Das RGSK 2025 wurde gemäss den neuen Vorgaben des Kantons und den Aufträgen aus dem gemeinsam erstellten Pflichtenheft (vgl. Kap. 1.3.2) erarbeitet.

Trennung von RGSK und AP

Die Verknüpfung von RGSK und AP hat sich über die Generationen gewandelt: Während das RGSK 2016 noch deckungsgleich mit dem AP der 3. Generation war, wurden mit dem RGSK 2021 / AP4 die beiden Instrumente getrennt. In der letzten Generation waren jedoch viele Inhalte noch deckungsgleich, so entsprach die Massnahmenauswahl im AP den RGSK-Massnahmen innerhalb des Agglomerationsperimeters. Neu werden die beiden Instrumente noch stärker differenziert: So wurde nur noch ein Teil der RGSK-Massnahmen ins AP aufgenommen, und nicht mehr alle Inhalte des AP-Hauptberichts werden in den RGSK-Hauptbericht überführt. Ziel war unter anderem, den Umfang des RGSK-Hauptberichts zu reduzieren.

Kernbotschaften

Neu sind zu Beginn jedes Kapitels in knapper Form die Kernbotschaften des jeweiligen Themas «für eilige Lesende» zusammengefasst.

Weiterbearbeitung der identifizierten Fokusräume

In den Fokusräumen erfolgt bereits heute eine umfassende, integrierte Entwicklung, oder es soll in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine koordinierte Entwicklung angestossen werden. Die mit dem RGSK 2021 eingeführten Fokusräume werden weiterverfolgt und -bearbeitet. Eine umfassende Abhandlung der Fokusräume erfolgt im AP. Im RGSK 2025 verbleibt das Kapitel zu den Fokusräumen im Strategieteil.

Reporting zum Stand der Umsetzung

Die Berichterstattung zum Stand der Umsetzung einzelner Massnahmen ist ein wichtiges Element des Hauptberichts zum Agglomerationsprogramm. Im RGSK ist dieses Umsetzungsreporting nicht zwingend erforderlich und wird daher nicht mehr weitergeführt.

Situations- und Trendanalyse

Die Situations- und Trendanalyse wurde umfassend aktualisiert und, wo nötig, inhaltlich weiterentwickelt (z. B. neues Unterkapitel Umwelt mit vertiefter Klimathematik). Orientierungsrahmen der Überarbeitung bildeten die Erkenntnisse der Vorgängergeneration, welche anhand neuer Grundlagen und Daten überprüft und teilweise bestätigt oder überarbeitet wurden. Gegenüber dem RGSK 2021 erfolgt die Analyse im Hauptbericht in gekürzter, aber dennoch vollständiger Form. Damit kann der grosse Umfang des RGSK-Hauptberichts reduziert werden.

Zukunftsbild 2040

Das Zukunftsbild des RGSK 2025 entspricht inhaltlich weitgehend dem im RGSK 2021 entwickelten Zukunftsbild 2040 der Region Bern-Mittelland. Überarbeitet wurden primär die Inhalte zur Landschaft (verbesserte Strukturierung der Landschaftselemente). Weiter wurde das Zukunftsbild grafisch optimiert, um die Lesbarkeit zu erhöhen. Das Berichtskapitel wurde redaktionell überarbeitet, um Redundanzen zu eliminieren.

Strategien

Die Strategien wurden mit dem RGSK 2021 umfassend überarbeitet und wurden daher im RGSK 2025 inhaltlich nur in Teilen angepasst. Anpassungen ergaben sich insbesondere im Zusammenhang mit vertieft bearbeiteten Themen (z. B. Verkehrsdrehscheiben oder Klima). Um den Raumbezug auch auf Ebene Strategie zu stärken, wurden – in Abhängigkeit ihres Entwicklungstempos – unterschiedliche Strategien zu den Fokusräumen ausgearbeitet.

Siedlungsmassnahmen

Mit den Massnahmen «S-Ü.2 Förderung der Innenentwicklung» (Weiterbearbeitung Massnahme «Umsetzung Zukunftsbild»), «S-Ü.4 Regionaler Werkzeugkasten Flächenmobilisierung» (ersetzt «Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgeflächen»), «S-Ü.5 Fokusräume» und «S-Ü.6 Nachführung RGSK» wurden mehrere neue übergeordnete Planungs- und Koordinationsmassnahmen weiterentwickelt oder neu aufgenommen. Des Weiteren wurde ein Dokumentationsblatt zu potenziellen Vorranggebieten Wohnen/Arbeiten ergänzt.
Im Hauptbericht wurde der Umfang des Massnahmenkapitels gegenüber dem RGSK 2021 deutlich reduziert: Ziel und Zweck der Massnahmenpakete sind in den Massnahmenblättern im Massnahmenband ausführlich beschrieben. Auf die bisherigen ausführlichen Erläuterungen der Massnahmen im Hauptbericht wurde daher verzichtet.

Landschaftsmassnahmen

Die Massnahmen im Bereich Landschaft wurden signifikant weiterentwickelt. Im Rahmen der Umsetzung der Einzelmassnahme «Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte» (1. Priorität im RGSK 2021) wurden Inhalte aus sieben verbleibenden teilregionalen Richtplänen Landschaft überführt. Die Massnahmen «Vorranggebiet Kulturlandschaften» und «Vorranggebiet Siedlungstrenngürtel» wurden im Zuge dessen durch die neue Massnahme «regionale Landschaftsschongebiete» abgelöst. Damit einher geht eine grundlegende Überarbeitung der Perimeter. Auf Stufe der Massnahmen werden die Themen Klimaanpassung (vgl. kantonale Klimaanalyse- und Planungshinweiskarten) und Biodiversitätsförderung (vgl. kantonaler Sachplan Biodiversität) als Querschnittsthemen behandelt. Diverse Massnahmenblätter wurden entsprechend um Aspekte zu den Themen Klima, Biodiversität und ökologische Vernetzung ergänzt.

Massnahmen Verkehr

Der Aufbau der verkehrlichen Massnahmenpakete blieb gegenüber dem RGSK 2021 gleich, die jeweiligen Teilmassnahmen wurden überprüft und überarbeitet.

1.7 Erarbeitungsprozess

1.7.1 Rollen der beteiligten Akteur:innen

In den Erarbeitungsprozess zum RGSK 2025 sind Akteur:innen auf unterschiedlichen Ebenen involviert. Die einzelnen Stellen nehmen dabei jeweils folgende Rolle wahr:

Kanton Bern

- Er definiert die kantonalen inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben für die Erarbeitung für das RGSK.
- Er ist die Plangenehmigungsbehörde für das RGSK.
- Er übernimmt die A-Massnahmen in den kantonalen Richtplan bzw. in die mittel- bis langfristigen kantonalen Sach- und Finanzplanungen und stimmt diese aufeinander ab.

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

- Sie ist verantwortlich für den inhaltlichen Erarbeitungsprozess des RGSK.
- Sie führt die erforderlichen Partizipationsprozesse im Rahmen der Erarbeitung sowie des Planerlassverfahrens durch.
- Sie erstellt das Controlling der Massnahmen des RGSK bezüglich Umsetzungsstände und koordiniert bei gemeindeübergreifenden Massnahmen die Finanzierung unter den Gemeinden.
- Sie ist verantwortlich für die zeitgerechten Beschlüsse zur Umsetzung ihrer Massnahmen.
- Sie prüft im Rahmen von Mitberichten die Kongruenz der kommunalen Orts- und Verkehrsplanungen mit dem RGSK.

Gemeinden

- Sie sind verantwortlich für die zeitgerechten Beschlüsse zur Umsetzung ihrer Massnahmen.
- Sie sind verantwortlich für die termingerechte Umsetzung der Massnahmen.
- Sie erstatten gegenüber der RKBM periodisch Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen.

Weitere

- Sie (z .B. Transportunternehmungen) erstellen gemeinsam mit Kanton und Gemeinden die jeweiligen Projektgrundlagen.
- Sie sind verantwortlich für die termingerechte Umsetzung der vereinbarten Massnahmen.

1.7.2 Projektorganisation RGSK 2025

RGSK und AP wurden in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit der dargestellten Projektorganisation parallel erarbeitet und konsolidiert.

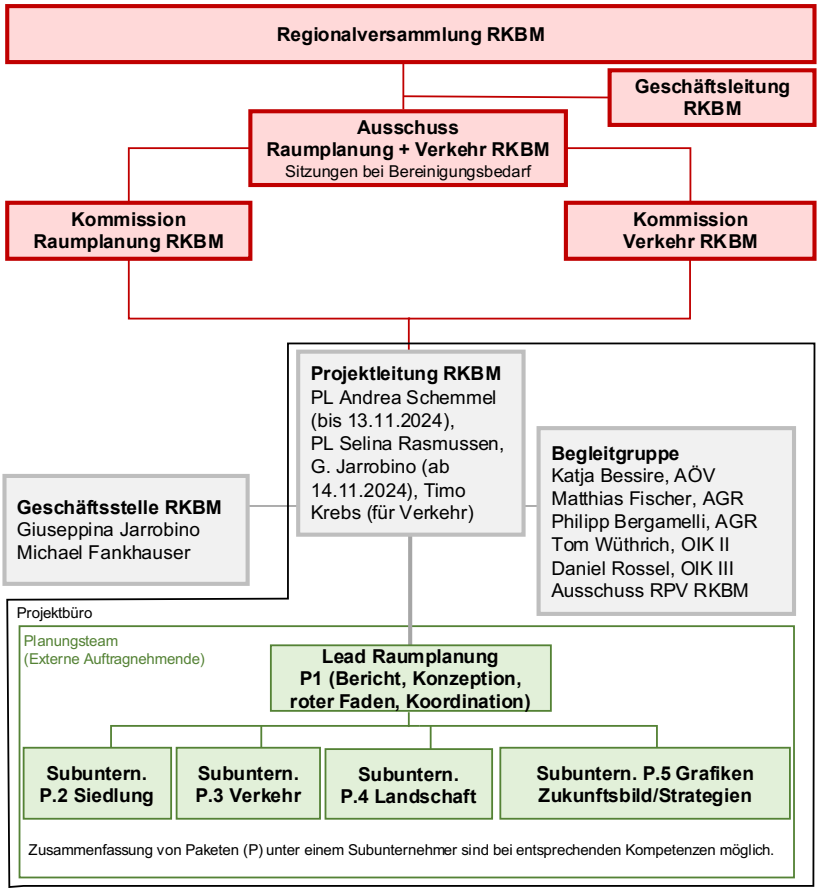


Abb. 1.5 Projektorganisation RGSK Bern-Mittelland und AP Bern (Quelle: RKBM).

Regierungsrat Kanton Bern / AGR

Das RGSK wird vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt. Der Kanton prüft und berücksichtigt die richtplanrelevanten Massnahmen im kantonalen Richtplan bzw. die prioritären A-Massnahmen im mittel- bis langfristigen kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium im Bereich Verkehr.

Regionalversammlung

Die Gemeindepräsidien bilden die Regionalversammlung (RV). Sie ist das übergeordnete politische Entscheidungsorgan der RKBM und beschliesst das RGSK auf dem Gebiet der RKBM. Mit dem Beschluss der RV verpflichten sich die zuständigen Organe im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des RGSK.

Kommissionen Raumplanung und Verkehr

Die beiden Kommissionen sind die verantwortlichen Fachgremien der RKBM in der Raum- respektive der Verkehrsplanung. Sie sichten und prüfen die Ergebnisse der behördenverbindlichen RGSK-Inhalte und verabschieden diese zur Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung.

Begleitgruppe

Die Begleitgruppe besteht aus den Ausschussmitgliedern Raumplanung und Verkehr, den Vertreter:innen der kantonalen Ämter, dem gewählten Planungsteam sowie der Projektleitung und stv. Projektleitung RGSK. Sie beaufsichtigt den Planungs- und Erarbeitungsprozess des RGSK und trifft vorgängig zu den Kommissionssitzungen inhaltliche Richtungsentscheide.

Projektleitung

Der Projektleitung trägt die inhaltliche Verantwortung für das RGSK. Sie legt den Kommissionen Raumplanung und Verkehr wichtige Meilensteine zum Entscheid vor und kommuniziert das Projekt gegenüber den Gemeinden und der Öffentlichkeit.

Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle (Kommunikation) der RKBM unterstützt das Projekt in kommunikativen Fragen.

Planungsteam

Das Planungsteam erarbeitet Inhalte und Massnahmen und stimmt sie an den Projektbürositzungen mit der Projektleitung ab.

1.7.3 Arbeitsschritte

Der Start der Arbeiten erfolgte im Mai 2023. RGSK und AP wurden parallel und aufeinander abgestimmt erarbeitet. Basierend auf dem geringfügig aktualisierten Zukunftsbild und der aktualisierten Situations- und Trendanalyse wurden der Handlungsbedarf und die Teilstrategien überprüft und wo erforderlich weiterentwickelt.
Als Grundlage für die Massnahmenüberarbeitung haben im Frühjahr 2023 sämtliche Gemeinden der Agglomeration und Region an einer ersten Umfrage zu den Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen teilgenommen.
Die gestützt darauf getroffene Massnahmenauswahl und -priorisierung wurde zusammen mit den weiteren behördenverbindlichen Inhalten (Zukunftsbild, Strategien) und den aktualisierten Elementen Analyse und Handlungsbedarf zwischen Dezember 2023 und März 2024 zur Mitwirkung unterbreitet, anschliessend erneut überprüft und im Sommer 2024 dem Kanton Bern zur Vorprüfung eingereicht.
Im Zeitraum Oktober/November 2024 erfolgte eine weitere Umfrage zu den Massnahmen, welche dazu diente, bei Gemeinden und weiteren Massnahmenträger:innen wo nötig Ergänzungen zu den Massnahmeninhalten einzuholen.
Die Schlussredaktion des RGSK 2025 Bern-Mittelland erfolgte im Anschluss an die kantonale Vorprüfung im Zeitraum März bis Juni 2025. Die erarbeiteten Produkte wurden Mitte Juni 2025 von den Kommissionen verabschiedet und werden im September 2025 der Regionalversammlung zur Beschlussfassung unterbreitet. Im Anschluss wird das RGSK dem Regierungsrat des Kantons Bern zur Genehmigung eingereicht.

Öffentliche Mitwirkung

Beteiligung

Die öffentliche Mitwirkung zum RGSK 2025 / AP5 dauerte vom 5. Dezember 2023 bis zum 14. März 2024. Während der Mitwirkung gingen

insgesamt 124 Stellungnahmen bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ein. Dabei äusserten sich 54 Gemeinden, 21 Organisationen und Institutionen (inkl. Transportunternehmen), 15 Regional- und Ortsparteien, 7 Ämter, 2 Unternehmen und 25 Privatpersonen. 69% der RKBM-Gemeinden haben sich an der Mitwirkung beteiligt. Sie repräsentieren 95% der Einwohnerinnen und Einwohner im Perimeter der RKBM.

Mitwirkungsbericht

Die RKBM wertete die Mitwirkungseingaben aus und nahm in einem Mitwirkungsbericht Stellung zu den Eingaben (Mitwirkungsbericht datiert vom 12. Juli 2024). Im Rahmen der Weiterbearbeitung des RGSK 2025 konnten zahlreiche Präzisierungen aus den Stellungnahmen aufgenommen und berücksichtigt werden.

Ergebnis

Bei den Gemeinden lässt sich insgesamt ein grosses Einverständnis mit dem RGSK 2025 feststellen. Von den 51 Gemeinden, welche die entsprechenden Fragen beantwortet haben, waren beispielsweise vier Fünftel mit dem Zukunftsbild, den Teilstrategien und Massnahmenpaket Verkehr insgesamt einverstanden.

Kantonale Vorprüfung

Der Kanton Bern hat das RGSK von Juli bis Oktober 2024 ein erstes und zwischen November 2024 und März 2025 ein zweites Mal geprüft und zu den Entwürfen Stellung genommen.

Grundanforderungen RGSK

Der Kanton stellt im Vorprüfungsbericht fest, dass das RGSK 2025 die vom Kanton aufgestellten Grundanforderungen erfüllt und die Vollzugsaufträge bearbeitet wurden. Eine Genehmigung kann unter Berücksichtigung der in den Vorprüfungsberichten bezeichneten Genehmigungsvorbehalte in Aussicht gestellt werden.

Bereinigungssitzungen

Zu einigen grundsätzlichen Vorbehalten des Kantons zur Bearbeitung gewisser Themen im RGSK wurden Bereinigungssitzungen durchgeführt. An diesen wurde der weitere Umgang mit diesen Themen geklärt. Die Besprechungsergebnisse liegen protokolliert vor. Entsprechende Sitzungen wurden zu folgenden Themen durchgeführt:

- Interessenabwägung bei Siedlungserweiterungen auf Fruchtfolgeflächen;
- Grundlagen und Inhalte zu den Massnahmen zu verkehrsintensiven Vorhaben (VIV);
- Bearbeitung der Fokusräume;
- Umgang mit RGSK-Konzeptinhalten und -massnahmen betreffend Waldareale.

Umgang mit den Vorbehalten, Hinweisen und Empfehlungen

Das RGSK wurde gestützt auf die Vorprüfungsberichte des Kantons überarbeitet. Der Umgang mit den einzelnen Genehmigungsvorbehalten, Hinweisen und Empfehlungen im 75-seitigen Vorprüfungsbericht wurde in Form von Kommentaren im Vorprüfungsbericht dokumentiert. Das

entsprechende Dokument wird dem AGR mit dem Dossier zur Genehmigung eingereicht.
Beispielsweise wurden nach der Vorprüfung folgende inhaltlichen Überarbeitungen vorgenommen:

- Diverse inhaltliche Ergänzungen und Präzisierungen zu Teilmassnahmen aufgrund von Rückmeldungen der kantonalen Fachstellen.
- Diverse Anpassungen von Koordinationsständen bei aus Sicht des Kantons noch nicht ausreichend abgestimmten Massnahmen.
- Verzicht auf oder Redimensionierung von festzusetzenden Vorranggebieten.
- Ergänzung Bericht Interessenabwägung Festsetzungen Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit umfangreicherer Begründung zur Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen.
- Grundlegende Überarbeitung der Situations- und Trendanalyse in Kapitel 2 des RGSK 2025: Die einzelnen Themen wurden stärker zusammengefasst, Redundanzen wurden abgebaut, auf teilraumspezifische Analysen wurde im Gegensatz zum AP5 verzichtet. Insgesamt konnte so Kapitel 2 von ursprünglich 150 Seiten auf 60 Seiten gestrafft werden.
- Die Diskussion des Handlungsbedarfs und der Strategien im Verkehr wurde in Zusammenarbeit mit den Fachleuten von Kanton, Region und Gemeinden und unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse aktualisiert.
- Einzelne verkehrliche Massnahmen wurden inhaltlich aktualisiert und bei Bedarf in ihrer zeitlichen Priorität angepasst.
- Zusammen mit dem Amt für Naturgefahren wurde das Verhältnis zwischen den Wald überlagernden Inhalten des RGSK und Regionalen Waldplanungen (RWP) geklärt und entsprechende Hinweise im Bericht, im Massnahmenband und in den Massnahmenblättern ergänzt.
- Inhalte zum Thema Biodiversität und ökologische Vernetzung wurden in mehreren Berichtskapiteln ergänzt.
- Für die Massnahmen Regionaler Naturpark Gantrisch und Erholungsschwerpunkte wurde ein Selbstauftrag zur Überarbeitung der Massnahmen durch die RKBM formuliert.

Beschlussfassung und Genehmigung

Das RGSK 2025 wird der Regionalversammlung am 11. September 2025 zur Beschlussfassung vorgelegt. Anschliessend wird das RGSK beim Kanton zur Genehmigung eingereicht.

2. Situations- und Trendanalyse

Das vorliegende Kapitel enthält die Situations- und Trendanalyse für die Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Umwelt sowie Verkehr der Region Bern-Mittelland. Im Vergleich zu den früheren Generationen des RGSK erfolgt die Analyse hier in komprimierter Form mit dem Ziel, den roten Faden zu stärken und die Lesbarkeit zu verbessern.

2.1 Fazit Situations- und Trendanalyse

Das Fazit der Situations- und Trendanalyse umfasst die Kernbotschaften zu den drei Themenbereichen Siedlung, Landschaft und Umwelt sowie Verkehr.

2.1.1 Kernbotschaften Siedlung

Kontinuierliches Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum
Die ständige Wohnbevölkerung ist in der Region Bern-Mittelland in den letzten 20 Jahren um gut 42'000 Personen (+11.2%) auf 420'000 Personen gewachsen. Bis 2040 ist gemäss konsolidiertem Trendszenario mit einem weiteren Wachstum von rund 55'000 Personen (+13%) zu rechnen. Davon entfallen gut 80% auf die Stadt Bern und die urbanen Kerngebiete.

Die Stadt Bern weist mit einer Zunahme von 13'800 Beschäftigten das in absoluten Zahlen grösste Beschäftigungswachstum der letzten zehn Jahre auf. Die höchsten Wachstumsraten bei der Beschäftigung weisen aber die an die Stadt Bern angrenzenden urbanen Kerngebiete auf. Insgesamt ist die Zahl der Beschäftigten in der Region Bern-Mittelland von 304'000 im Jahr 2011 auf 330'000 im Jahr 2021 gestiegen. In den nächsten 20 Jahren wird die Beschäftigung weiter zunehmen, wenn auch mit abnehmenden Wachstumsraten; dabei wird sich das Wachstum auf die Stadt Bern und die urbanen Kerngemeinden konzentrieren. Gemäss konsolidiertem Trendszenario könnte das Wachstum allein in diesen Gebieten bis 2040 brutto gegen 50'000 Beschäftigte betragen. Dabei handelt es sich aber zu einem wesentlichen Teil um räumliche Verlagerungen schon bestehender Arbeitsplätze.

Räumliche Konzentration des Siedlungswachstums
Die räumliche Verlagerung von Arbeitsplätzen wird sich weiter fortsetzen: Bestehende und neue Arbeitsplätze werden vermehrt an den Entwicklungsschwerpunkten in den Fokusräumen (vgl. Kap. 5.6) konzentriert werden. Dies eröffnet Potenziale für die Nutzung ehemaliger Arbeitsgebiete für das Wohnen.

Das Entwicklungspotenzial in der Kernstadt und in den urbanen Kerngebieten liegt zu einem grossen Teil in den Fokusräumen. Hier wird die Nutzungsdichte weiter zunehmen, insbesondere in der Stadt Bern, die aufgrund ihrer begrenzten Bauzonenreserven das erwartete Wachstum nur

mit einer deutlich verdichteten Bauweise realisieren kann. Entsprechend ist auch die Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung in diesen Räumen von besonders grosser Bedeutung. Die Entwicklungen in den einzelnen Fokusräumen sind im Zeitverlauf unterschiedlich stark. Sie sind insbesondere geprägt von der Realisierung von Neuüberbauungen, primär in den Umstrukturierungsgebieten.

2.1.2 Kernbotschaften Landschaft und Umwelt

Ein Grossteil der Siedlungsgebiete in der Region Bern-Mittelland ist an Hitzetagen stark wärmebelastet. Besonders im Kerngebiet der Region Bern-Mittelland gibt es Wohngebiete, die auch nachts nicht ausreichend abkühlen. Das beeinträchtigt die Lebensqualität und die Gesundheit der Bevölkerung. Mit der zunehmenden baulichen Entwicklung besteht zudem das Risiko, Kaltluftentstehungsgebiete und Durchlässigkeit bezüglich Kaltluftkorridoren zu verlieren. Mit dem anhaltenden Klimawandel werden sich diese Problematiken verstärken. In allen dicht bebauten Gebieten der Region Bern-Mittelland (auch in peripheren Gebieten und Ortszentren) gibt es ein grosses Potenzial, hitzemindernde Massnahmen umzusetzen.

Mit dem anhaltenden Siedlungswachstum steigt der Druck auf Naherholungsgebiete in siedlungsnahen Landschaftsräumen der Region Bern-Mittelland. Dabei nimmt das Konfliktpotenzial zwischen den Bedürfnissen der Naherholungssuchenden, dem Naturschutz und der landwirtschaftlichen Nutzung zu.

Ökologisch wertvolle Naturlandschaften sind zunehmend fragmentiert und eine Vielzahl der Fliessgewässer der Region ist ökomorphologisch in einem naturfremden Zustand. Das Potenzial für eine bessere ökologische Vernetzung zwischen den Naturlandschaften und insbesondere innerhalb der Siedlungsgebiete zur Förderung der Biodiversität ist gross.

2.1.3 Kernbotschaften Verkehr

In der Region Bern-Mittelland dominieren weiterhin radiale Verkehrsströme vom Umland in die Kernstadt und in die Hauptkerngemeinden.[1] Jeden Werktag haben gut 600'000 Wege die Stadt Bern zum Ziel, was 52% des gesamten Werktagesverkehrs der Region Bern-Mittelland entspricht. Davon sind 350'000 Wege städtischer Binnenverkehr, 150'000 Wege stammen aus den übrigen Gemeinden der Region Bern-Mittelland und weitere gut 100'000 Wege von ausserhalb der Region. 330'000 Wege haben die Hauptkerngemeinden zum Ziel und 220'000 führen in die Gürtel- und Nebenkerngemeinden der Region Bern-Mittelland.

Bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen zeigen sich je nach Raumtyp und betrachteten Relationen grosse Unterschiede im Modal Split. Im städtischen Binnenverkehr entfallen 2019 je rund ein Drittel aller

[1] Dazu gehören Bäriswil, Bolligen, Bremgarten bei Bern, Ittigen, Kehrsatz, Köniz, Moosseedorf, Muri bei Bern, Ostermundigen, Stettlen, Urtenen-Schönbühl, Vechigen und Zollikofen.

Wege auf das Velo, den ÖV und den MIV. Bis 2040 wird erwartet, dass der Veloanteil auf 44% steigen wird. In den übrigen Relationen dominiert der MIV, wobei der ÖV besonders bei den radialen Strömen Richtung Kernstadt bedeutende Anteile aufweist. Dies gilt besonders für die Pendlerströme in Richtung Kernstadt. Bei allen übrigen Pendlerströmen entfallen die meisten Wege auf den MIV.

Der Veloverkehrsanteil nimmt im Kern der Region Bern-Mittelland und auch in den angrenzenden Hauptkerngemeinden kontinuierlich zu: Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren ihr Velowegnetz sukzessiv optimiert und attraktiver ausgestaltet, was sich in den Modal Split-Werten widerspiegelt. Demgegenüber verfügt der Veloverkehr insbesondere in den Kernagglomerationsgemeinden über ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial.

Treiber des Verkehrswachstums ist weiterhin das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum. In den nächsten 20 Jahren wird – gemessen an der Anzahl Wege – ein Gesamtverkehrswachstum von 11% erwartet. Das erwartete prozentuale Verkehrswachstum ist beim Veloverkehr mit 33% gegenüber den anderen Verkehrsträgern mit 4% (MIV) und 10% (ÖV) deutlich höher.

Herausforderungen stellen sich vor allem in den Hotspots der Siedlungsentwicklung, in denen sich das künftige Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen konzentrieren wird. An erster Stelle sind insbesondere die Fokusräume Bern Wankdorf und Bern Ausserholligen zu nennen. An solchen Hotspots kommt den Verkehrsmassnahmen zur Aufnahme des höher als erwartet ausfallenden Verkehrswachstums eine noch grössere Bedeutung zu.

2.2 Siedlung

2.2.1 Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung bis 2022

Die Region Bern-Mittelland verzeichnete in den vergangenen 20 Jahren ein durchschnittliches jährliches Bevölkerungswachstum von gut 0.5%. Nach dem stärkeren Wachstum zu Beginn des letzten Jahrzehnts ist das Wachstum in den letzten Jahren wieder abgeflacht (vgl. Abb. 2.1).

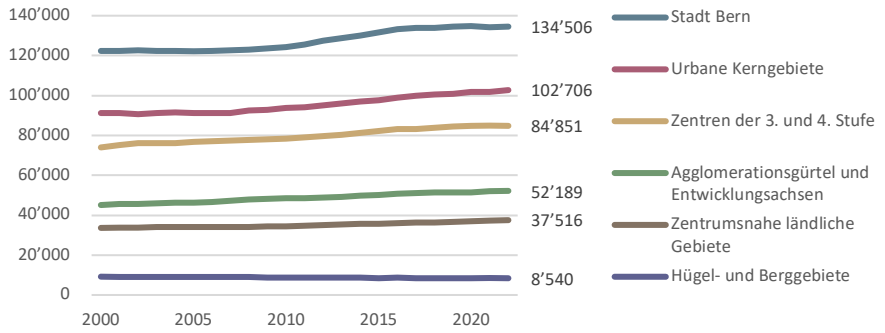


Abb. 2.1 Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2022 nach Raumtypen[2] (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2022).

Die ständige Wohnbevölkerung ist in den letzten 20 Jahren um 42'000 Personen von 378'000 Personen im Jahr 2002 auf 420'000 Personen im Jahr 2022 gewachsen, was einer Zunahme von 11.2% entspricht (vgl. Tab. 2.1).

Raumtyp	2002	2012	2022	Veränderung 2002-2012		Veränderung 2012-2022	
				absolut	in %	absolut	in %
Stadt Bern	122’600	127’500	134’500	4’900	4.0%	7’000	5.5%
Urbane Kerngebiete	78’100	81’900	89’200	3’800	4.9%	7’300	8.9%
Zentren 3. und 4. Stufe	76’100	79’600	84’900	3’500	4.6%	5’300	6.7%
A&E ohne Zentralität	45’700	48’900	52’200	3’200	7.0%	3’300	6.7%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	46’400	48’100	51’000	1’700	3.7%	2’900	6.0%
Hügel- und Berggebiete	9’000	8’700	8’500	-300	-3.3%	-200	-2.3%
Region Bern-Mittelland	**377’800**	**394’700**	**420’300**	**16’900**	**4.5%**	**25’600**	**6.5%**

Tab. 2.1 Entwicklung ständige Wohnbevölkerung 2002–2022 nach Raumtypen[3] (Quelle: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand: 2022).

In der Stadt Bern betrug das Wachstum zwischen 2002 und 2022 rund 12'000 Personen. Mit knapp 10% liegt es damit etwas unter dem Durchschnitt der Region. Das stärkste Wachstum entfiel mit rund 14% auf die Gemeinden in den urbanen Kerngebieten rund um die Stadt Bern und im Agglomerationsgürtel, und dies insbesondere im letzten Jahrzehnt: Alleine zwischen 2012 und 2022 belief sich das Bevölkerungswachstum in den urbanen Kerngebieten auf 7'300 Personen oder rund 9%. Auch die

[2] Die gesamte Gemeinde Köniz wird hier dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete» der Agglomeration zugeordnet.
[3] Die Gemeinde Köniz wird unterteilt in «Urbane Kerngebiete» (Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern, Spiegel) und «Zentrumsnahe ländliche Räume» (alle übrigen Gebiete der Gemeinde).

Zentren der 3. und 4. Stufe sowie die zentrumsnahen ländlichen Räume wiesen über die letzten zehn Jahre ein beachtliches Bevölkerungswachstum von gegen 7% auf.
Das relative und absolute Wachstum zwischen 2002 und 2022 pro Gemeinde zeigen die beiden nachfolgenden Abbildungen (vgl. Abb. 2.2 und Abb. 2.3).

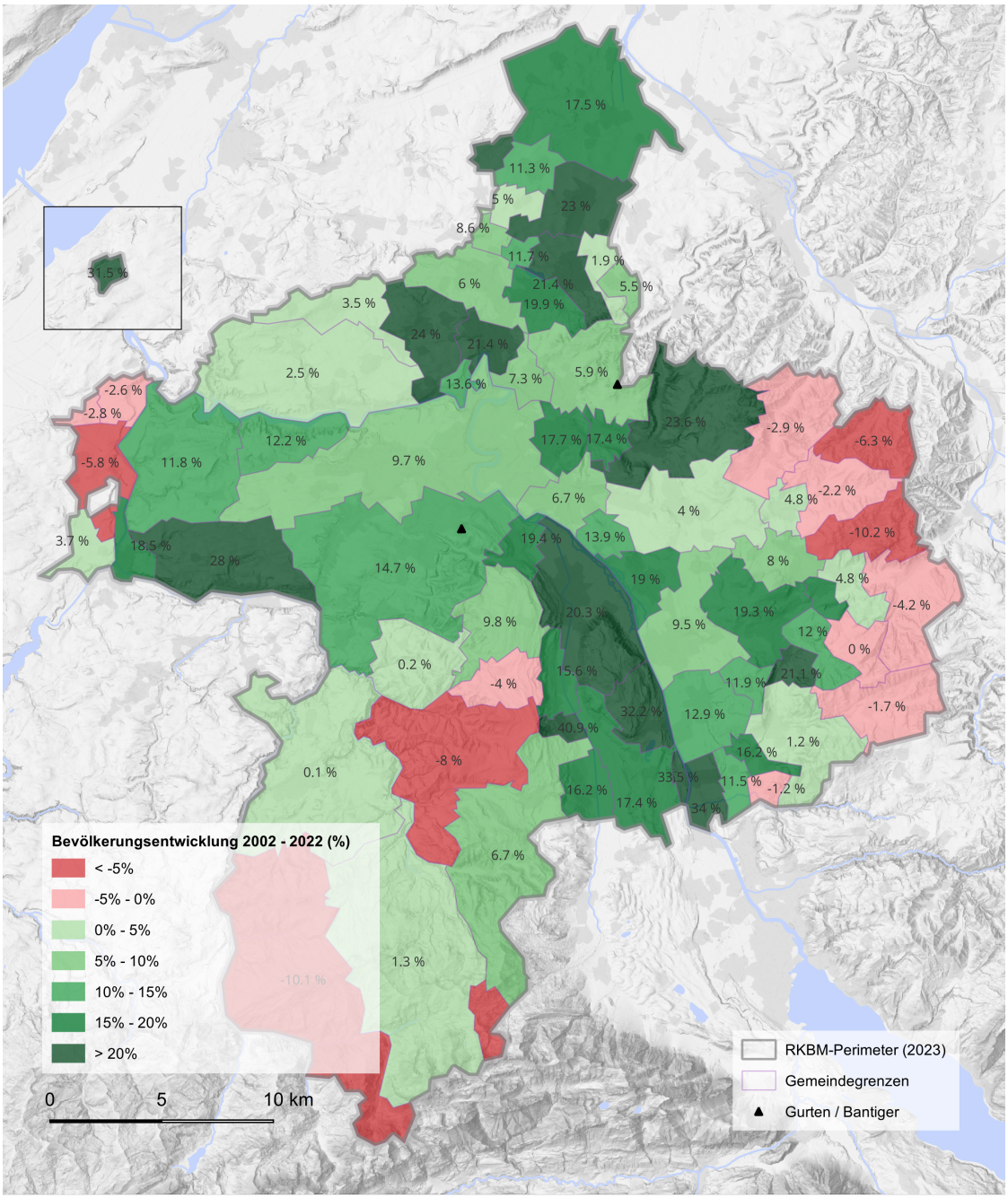


Abb. 2.2 *Bevölkerungsentwicklung 2002–2022 (relativ) in der Region Bern-Mittelland nach Gemeinden (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2022).*

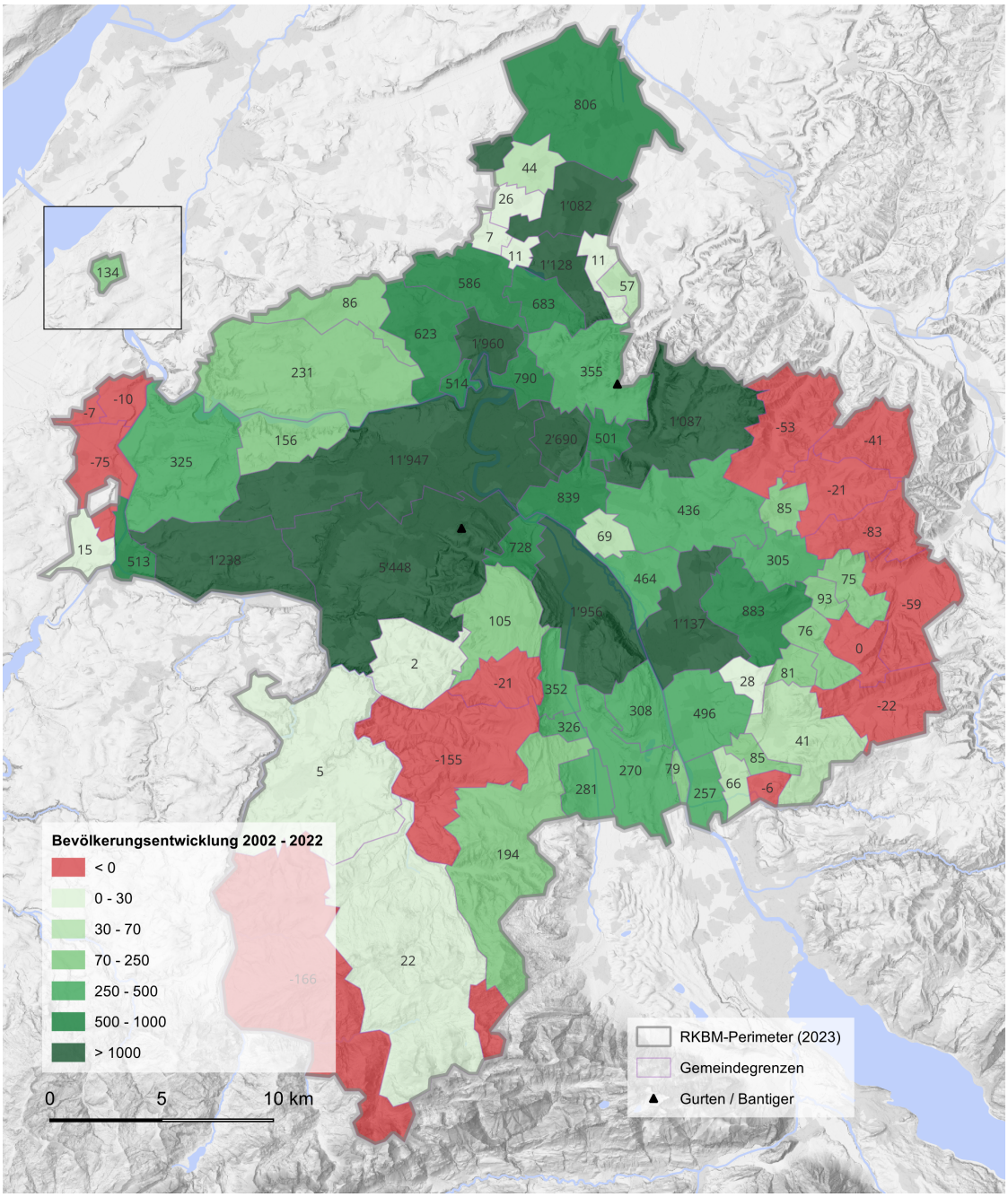


Abb. 2.3 *Bevölkerungsentwicklung 2002–2022 (absolut) in der Region Bern-Mittelland nach Gemeinden (Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2011, Stand 2022).*

Bevölkerungsprognose bis 2040

Ausgangspunkt für die Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2040 bilden die regionalisierten Bevölkerungsszenarien des Kantons (Szenario Mittel). Diese basieren auf den Prognosen des BFS, wobei die Prognosen zusätzlich nach Raumtypen differenziert werden und – im kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM BE 2019) – räumlich weiter differenziert werden. Sie berücksichtigen allerdings naturgemäss die Entwicklungen in den

vergangenen Jahren noch nicht. Nicht zuletzt deshalb werden die GVM-Daten mit dem «konsolidierten Trendszenario» aktualisiert und ergänzt. Das konsolidierte Trendszenario beruht auf den geplanten Siedlungsgebietsmassnahmen (Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete) sowie den Vorranggebieten Wohnen und Arbeiten mit Umsetzungspriorität 1 sowie Koordinationsstand «Festsetzung». Die daraus resultierenden Wachstumszahlen sind insofern belastbar, als dass die Siedlungsmassnahmen auf der aktuellen Planung der Gemeinden beruhen. Die ins konsolidierte Trendszenario eingeflossenen Angaben weisen Bandbreiten auf. Damit wird der naturgemässen Unschärfe bezüglich des durch einzelne Siedlungsmassnahmen tatsächlich erreichbaren Bevölkerungswachstums Rechnung getragen. Dies gilt umso mehr, als dass in diesen Bandbreiten mögliche zukünftige Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die durch räumliche Verlagerungen von Arbeitsplätzen entstehen können, noch nicht eingerechnet werden konnten.

Raumtyp	Bev. 2022 (STATPOP)	Bev. 2040 (GVM BE 2019)	Wachstum bis 2040 (GVM BE 2019)		Wachstum gem. konsolidiertem Trendszenario 2022–2040			
					Minimum		Maximum	
			absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Stadt Bern	134'500	152'800	18'300	13.6%	27'000	20.1%	33'900	25.2%
Urbane Kerngebiete	89'200	99'500	10'300	11.5%	13'600	15.2%	15'300	17.2%
Zentren 3. und 4. Stufe	84'900	93'000	8'100	9.5%	4'900	5.8%	5'700	6.7%
A&E ohne Zentralität	52'200	55'300	3'100	5.9%	3'100	5.9%	4'500	8.6%
Zentrumsnahe ländl. Gebiete	51'000	51'900	900	1.8%	2'100	4.1%	1'600	3.1%
Hügel- und Berggebiete	8'500	8'700	200	2.4%	-	0.0%	-	0.0%
Region Bern-Mittelland	**420'300**	**461'200**	**40'900**	**9.7%**	**50'700**	**12.1%**	**61'000**	**14.5%**

Tab. 2.2 Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen 2022–2040 gemäss Hochrechnung auf Basis des Gesamtverkehrsmodells Bern (Stand 2022: STATPOP; Stand 2040: GVM BE 2019) und gemäss konsolidiertem Trendszenario.

Tab. 2.2 zeigt, dass für die Region Bern-Mittelland gemäss GVM BE 2019 zwischen 2022 und 2040 ein durchschnittliches Bevölkerungswachstum von 9.7% erwartet werden kann. Die Prognose für 2040 beruht allerdings wie erwähnt auf dem Ist-Zustand 2019 und sollte in den nächsten Jahren aktualisiert werden. Im konsolidierten Trendszenario ist mit einem spürbar höheren Wachstum von 12.1% bis zu 14.5% zwischen 2022 und 2040 zu rechnen. Die höchsten absoluten und prozentualen Wachstumszahlen entfallen auf die Stadt Bern und die umliegenden urbanen Kerngebiete. Gemäss konsolidiertem Trendszenario ist besonders in der Stadt Bern mit einem deutlich höheren Bevölkerungswachstum zu rechnen, als im GVM

BE 2019 bisher angenommen wurde. Demgegenüber dürfte in den Zentren 3. und 4. Stufe das Wachstum eher tiefer ausfallen.
Die Abb. 2.4 und Abb. 2.5 zeigen ergänzend das relative und absolute Bevölkerungswachstum zwischen 2022 und 2040 pro Gemeinde gemäss GVM BE 2019.

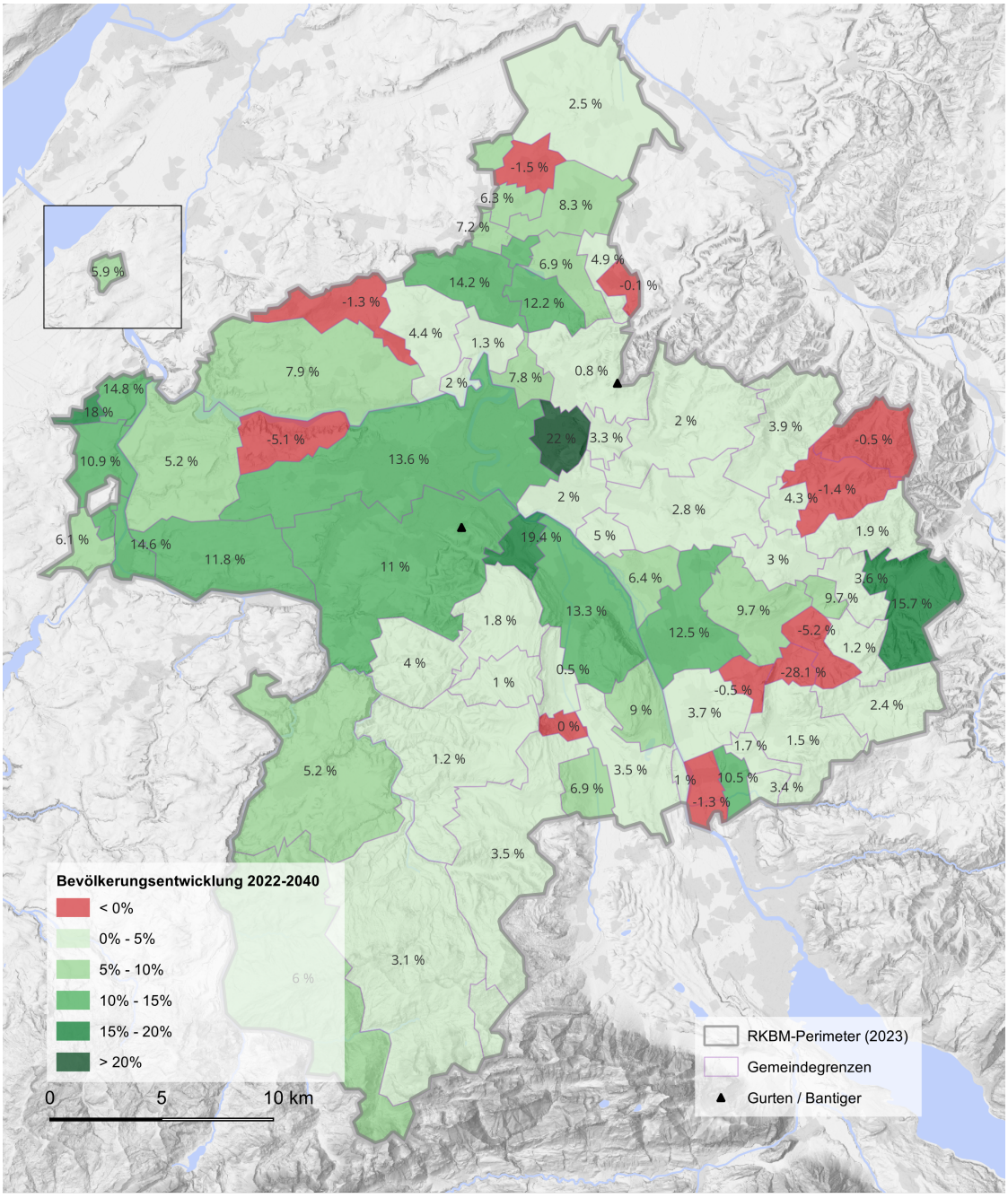


Abb. 2.4 *Bevölkerungsentwicklung 2022–2040 (relativ) in der Region Bern-Mittelland nach Gemeinden gemäss Hochrechnung GVM 2040 (Daten: BFS STAT-POP, Stand 2022, GVM 2040).*

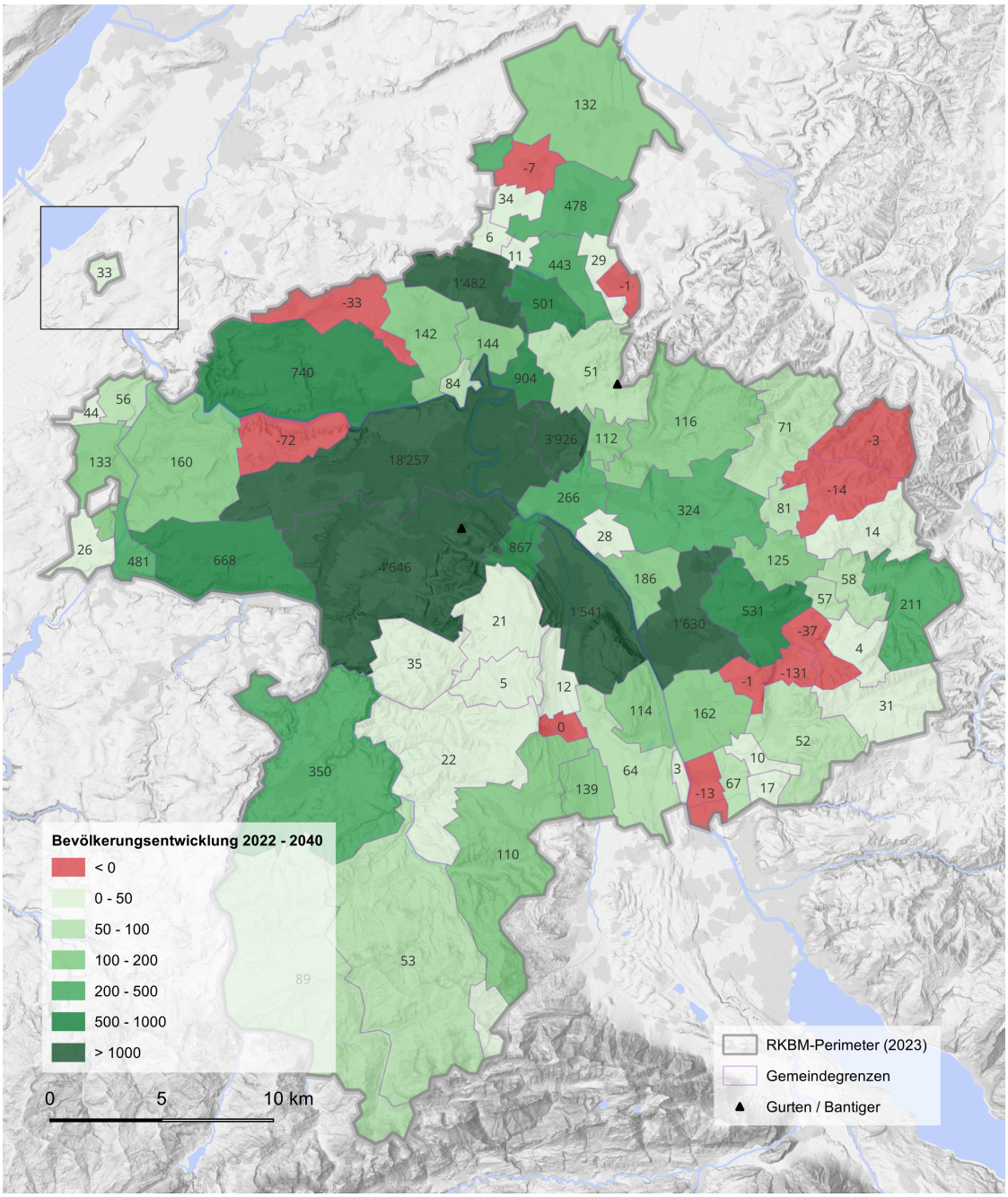


Abb. 2.5 *Bevölkerungsentwicklung 2022–2040 (absolut) in der Region Bern-Mittelland nach Gemeinden gemäss Hochrechnung GVM 2040 (Daten: BFS STAT-POP, Stand 2022, GVM 2040).*

Beschäftigtenentwicklung bis 2022

Die Zahl der Beschäftigten nahm in der Region Bern-Mittelland zwischen 2011 und 2021 um 8.4% zu, was einem Zuwachs von knapp 26'000 Beschäftigten entspricht (vgl. Tab. 2.3).
Die grösste Zunahme mit plus 13'800 Beschäftigten erfolgte in der Stadt Bern (+7.7%). Die höchste prozentuale Zunahme entfiel jedoch auf Gemeinden in den urbanen Kerngebieten (+14.4%). Mit ein Grund für das starke Wachstum im urbanen Kerngebiet ist der Verlagerungsprozess von Arbeitsplätzen (insbesondere aus der Bundesverwaltung, aber auch bei privaten Unternehmen) aus der Stadt Bern in die umliegenden Gemeinden. Gemeinden mit einem grossen Beschäftigtenwachstum dieses Raumtyps sind Zollikofen (+42.8%), Ittigen (+27.7%), Muri bei Bern (+19.2%) und Ostermundigen (+16.1%). Dagegen weist die Gemeinde Köniz in dieser Zeitspanne eine negative Entwicklung auf (-2.0%). Bis ins Jahr 2020 war die Entwicklung jedoch ebenfalls positiv, mit dem Wegzug der Swisscom verlor die Gemeinde jedoch auf einen Schlag rund 1'000 Beschäftigte. Auch in den Zentren 3. und 4. Stufe und in den Gemeinden des Agglomerationsgürtels und den Entwicklungsachsen ist ein positives Wachstum zu verzeichnen. Die Abb. 2.6 zeigt ergänzend das absolute Beschäftigungswachstum zwischen 2002 und 2022 pro Gemeinde.

Raumtyp	Beschäftigte 2011	Beschäftigte 2021	Veränderung 2011–2021	
			absolut	in %
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	179’500	193’300	13’800	7.7%
Urbane Kerngebiete	55’400	63’400	8’000	14.4%
Zentren 3. und 4. Stufe	42’000	44’000	2’000	4.8%
A&E ohne Zentralität	12’700	14’300	1’600	12.6%
Zentrumsnahe ländl. Gebiete	11’600	11’900	300	2.6%
Hügel- und Berggebiete	3’200	3’100	-100	-3.1%
Region Bern-Mittelland	**304’400**	**330’000**	**25’600**	**8.4%**

Tab. 2.3 Entwicklung der Beschäftigten 2011–2021 nach Raumtypen[4] (Quelle: BFS STATENT, Stand 2021).

[4] Die Gemeinde Köniz wird hier vollständig den «Urbanen Kerngebieten» zugerechnet, da Daten für eine weitere Differenzierung fehlen.

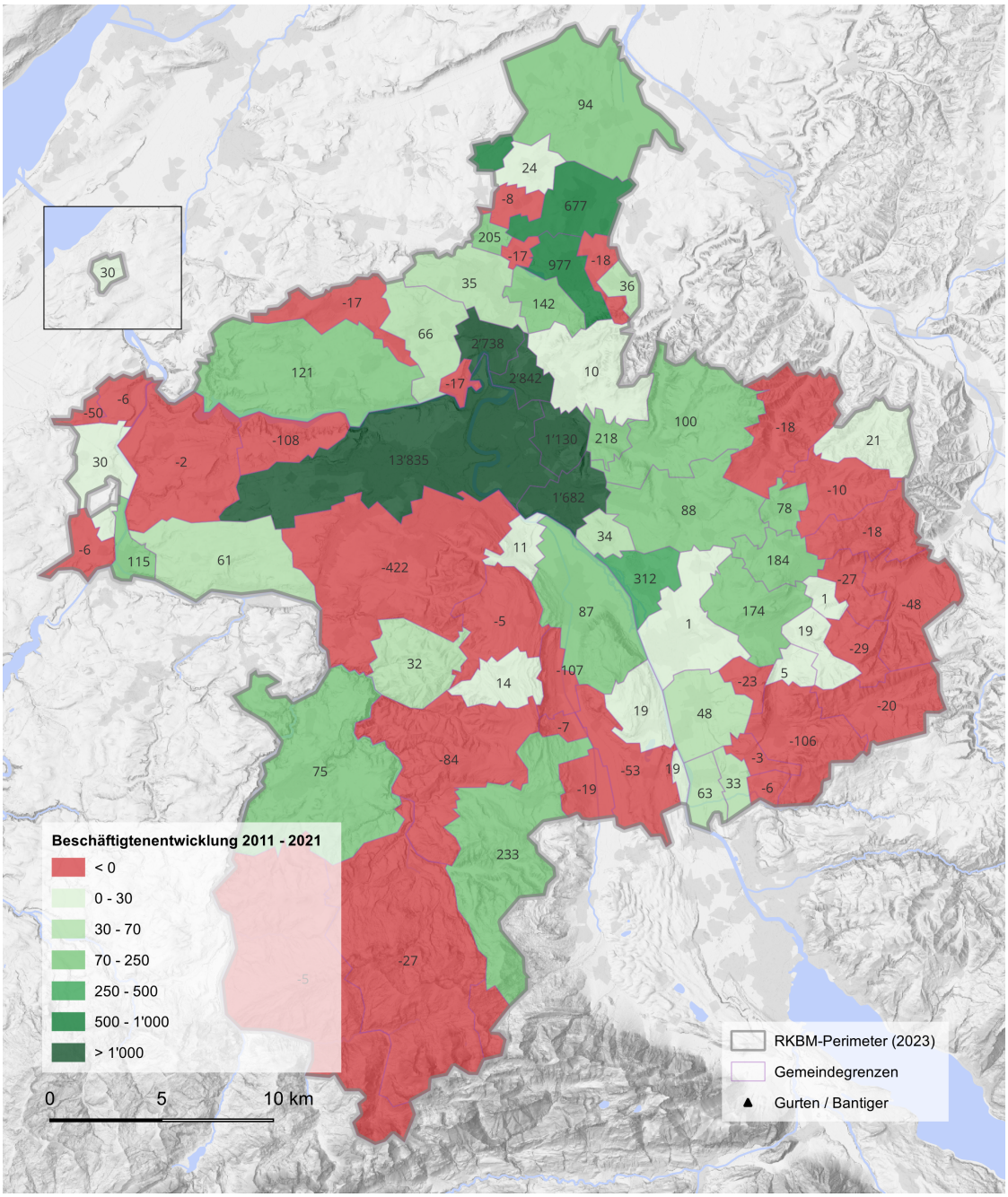


Abb. 2.6 *Beschäftigtenentwicklung 2011–2021 (absolut) in der Region Bern Mittelland nach Gemeinden (Daten: BFS STATENT, Stand 2021).*

Beschäftigtenprognose bis 2040

Die Trendprognose bis 2040 beruht auf den im kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM BE 2019) hinterlegten Strukturdaten. Sie werden wiederum ergänzt durch das konsolidierte Trendszenario, das die Beschäftigungspotenziale gemäss den aktuellen kommunalen Planungen abbildet. Diese sind aber nicht als Prognose zu verstehen, da darin (im Gegensatz zum GVM BE 2019) Arbeitsplatzverlagerungen nicht berücksichtigt werden. Häufig ist es aber so, dass neue Arbeitsschwerpunkte nicht zu einem Beschäftigungswachstum in der Region führen, sondern vielmehr zu einer räumlichen Arbeitsplatzverlagerung. Das konsolidierte Trendszenario entspricht somit einer Bruttosicht und kann nicht mit dem tatsächlich Netto-Beschäftigtenwachstum gleichgesetzt werden. Trotzdem ist das konsolidierte Trendszenario für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr von grossem Wert, da es aufzeigt, wo in Zukunft neue Arbeitsplätze entstehen werden und umgekehrt, wo durch Wegzug zusätzliche Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete mit einem grossen Potenzial für Umnutzungen zu Wohnraum entstehen.

Im Folgenden werden deshalb in Tab. 2.4 nur die Beschäftigungsprognosen für das Jahr 2040 gemäss GVM BE 2019 ausgewiesen. Demnach ist in der Region Bern-Mittelland mit einem Beschäftigungswachstum von 2021 bis 2040 von gut 14'000 Beschäftigten zu rechnen. Im konsolidierten Trendszenario würde dagegen für denselben Zeitraum ein Beschäftigungswachstum von 38'000 bis 56'000 Beschäftigten erwartet. Dabei handelt es sich jedoch, wie erläutert, zu einem erheblichen Teil um räumliche Verlagerungen von Arbeitsplätzen und nicht um ein effektives Beschäftigungswachstum im Perimeter der Region.

Raumtyp	Besch. 2021 (STATENT)	Besch. 2040 (GVM BE 2019)[5]	Wachstum 2021–2040	
			Absolut **	in %
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	193’300	199’800	6’500	3.4%
Urbane Kerngebiete	63’400	67’000	3’600	5.7%
Zentren 3. und 4. Stufe	44’000	47’000	3’000	6.8%
A&E ohne Zentralität	14’300	14’500	200	1.4%
Zentrumsnahe ländl. Gebiete	11’900	12’700	800	6.7%
Hügel- und Berggebiete	3’100	3’500	400	12.9%
Region Bern-Mittelland	**330’000**	**344'500**	**14’500**	**4.4%**

Tab. 2.4 Beschäftigtenentwicklung nach Raumtypen 2021–2040 (Stand 2021: STATENT; Stand 2040: GVM BE 2019).
** Das ausgewiesene Wachstum beruht auf einem konstanten Beschäftigungsgrad. Würde der durchschnittliche Beschäftigungsgrad steigen, würde das Wachstum der Anzahl Beschäftigten tiefer ausfallen.*

[5] Die Entwicklung der Beschäftigten wurde basierend auf der Prognose der Vollzeitäquivalenten berechnet.

2.2.2 Nutzungsdichte, Nutzungsdruck und -qualität

Raumnutzerdichte nach Raumtypen

Der kantonale Richtplan (KRP) Bern legt im Massnahmenblatt A_01 für jeden Raumtyp einen Richtwert für die Raumnutzerdichte in den Wohn-, Misch- und Kernzonen fest. Dabei entspricht die Raumnutzerdichte der Anzahl Einwohner:innen sowie Beschäftigte pro Hektare (ha). Die Region Bern-Mittelland überschreitet diese Richtwerte bei allen Raumtypen. So liegt die Raumnutzerdichte auf dem Gebiet der Stadt Bern bei 290 Raumnutzenden pro ha (Richtwert KRP liegt bei 158), auch in den urbanen Kerngebieten liegt sie mit 111 deutlich über Richtwert des KRP von 85. Die folgende Abbildung visualisiert die Raumnutzerdichten (vgl. Abb. 2.7). Sie zeigt, dass in der Stadt Bern zahlreiche Gebiete eine Raumnutzerdichte von über 180/ha aufweisen und dass die Raumnutzerdichte mit zunehmender Distanz zum Zentrum abnimmt. Besonders im Kern der Region Bern-Mittelland führt die hohe Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum zu einem zunehmendem Nutzungsdruck, der sich auch in steigenden Nutzungsdichten manifestiert. Aber auch einige der Zentren der 3. und 4. Stufe wie z. B. Urtenen-Schönbühl (115/ha) oder Münsingen (83/ha) sind als «Inseln» mit höherer Raumnutzerdichte deutlich erkennbar.

Nutzungsdruck und Nutzungskonkurrenz

Die Standortplanung von Infrastruktureinrichtungen (Werkhöfe, Unterhaltsstützpunkte, Schulen etc.) wird für die Gemeinden zunehmend zum Problem. Infrastrukturstandorte geraten unter Druck, entweder ihre zentrale Lage aufgrund des Verdichtungsdrucks aufzugeben, oder die Standorte sind zu klein, um den zusätzlichen Bedarf in der Nähe von Umstrukturierungsgebieten aufnehmen zu können. Eine mögliche Folge ist die Zentralisierung von Angeboten und deren Verlagerung an den Siedlungsrand.

Ähnliches ist auch bei den klassischen Gewerbearealen zu beobachten. Das Flächenangebot für kleinere Gewerbebetriebe wird aufgrund des Nutzungsdrucks knapper. Vor diesem Hintergrund gewinnen neue Modelle von Gewerbeparks mit mehrgeschossigen Flächenangeboten auch zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen an Bedeutung.

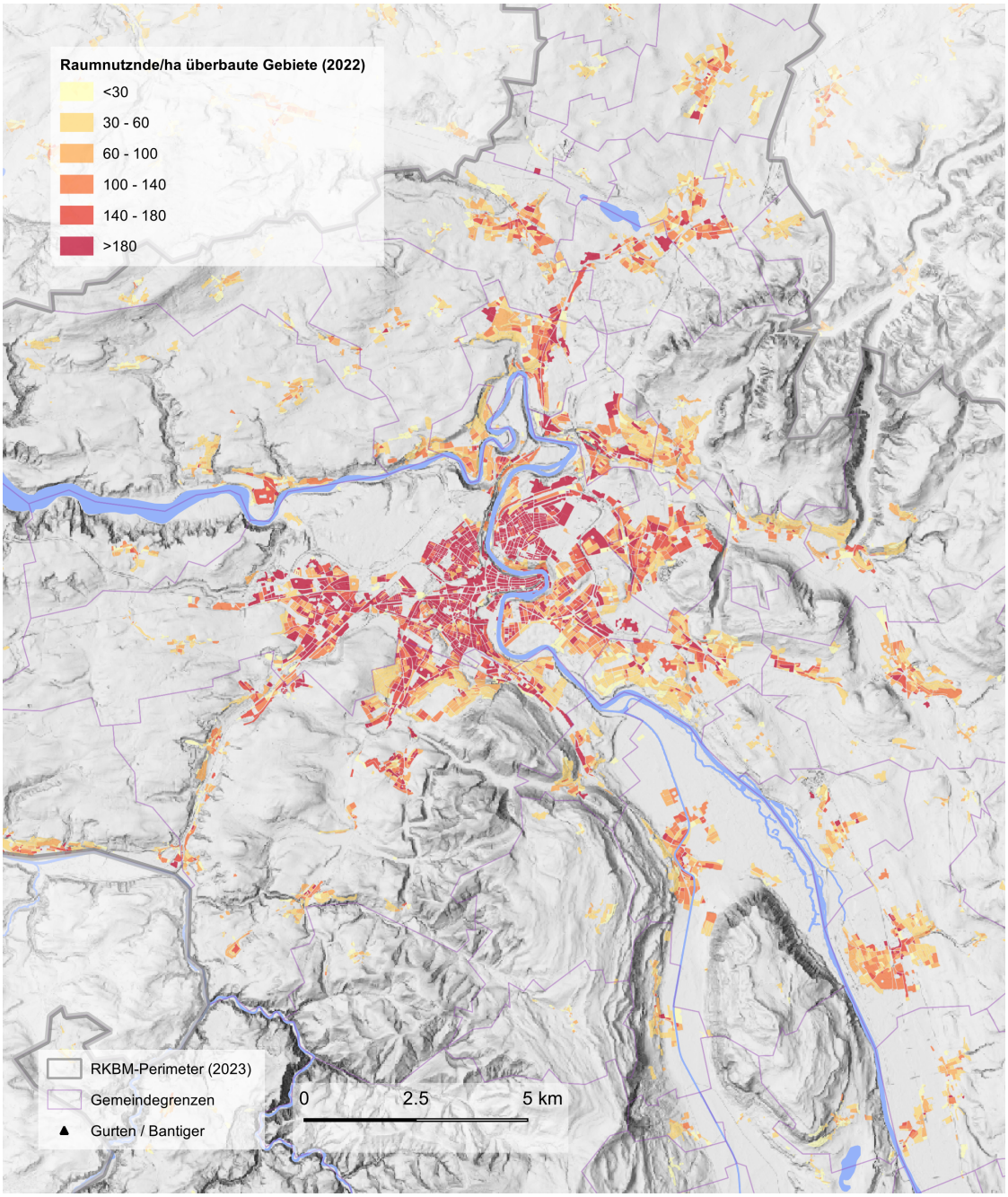


Abb. 2.7 *Raumnutzende pro Hektar überbaute Gebiete nach kantonaler Abstufung (Quelle: Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Stand 2022).*

Bauen in die Höhe und Freiraumqualität

In der Region Bern-Mittelland hat die Siedlungsentwicklung nach innen – in Übereinstimmung mit den Zielen des KRP – an Bedeutung gewonnen. Unternutzte Flächen wurden vermehrt nachverdichtet, sei es durch Umstrukturierung oder Aufzonung.

Deutlich erkennbar ist die vermehrte Aktivierung des Innenentwicklungspotenzials in der baulichen Entwicklung in die Höhe auf Basis des

regionalen Hochhauskonzepts. Insbesondere die bahnhofnahen Quartiere werden kontinuierlich dicht bis sehr dicht überbaut. Zahlreiche Hochhausprojekte stehen kurz vor der Umsetzung oder sind bereits realisiert, so in Ittigen (Metrohaus Worblaufen, Zentrum Talgut und Papiermühle), Ostermundigen (Bäretower, Holzhochhaus beim Bahnhof), Bern-Insel (neues Anna-Seiler-Haus), Bern Ausserholligen (ewb-Tower) und Bern Wankdorf (Wankdorf City). Dabei wird zunehmend darauf geachtet, mit dem Bauen in die Höhe nicht nur eine hohe Dichte zu gewährleisten, sondern diese auch gut mit der Schaffung von hochwertigen und klimasicheren Freiräumen zu kombinieren. Das von der RKBM koordinierte, interdisziplinär zusammengesetzte «Q-Team Hochhausplanung» trägt zur erfolgreichen Umsetzung des behördenverbindlichen regionalen Hochhauskonzepts bei.

2.2.3 Einwohner:innen und Beschäftigte nach Erschliessungsgüteklassen

Die Analyse der Bevölkerungszahlen nach ÖV-Erschliessungsgüteklasse (EGK) im ÖV gemäss Methodik Kanton Bern zeigt, dass in der Region Bern-Mittelland mehr als die Hälfte (50.6%) der Einwohner:innen über eine gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklassen A oder B) verfügt (vgl. Tab. 2.5).[6] Nur gut 10% der Bevölkerung verfügen über eine weniger gute oder überhaupt keine ÖV-Erschliessung (< EGK D).

	EGK A	EGK B	EGK C	EGK D	EGK E	EGK F	Keine	Total
Absolut	8'183	204'520	109'605	55'060	35'712	4'514	2'714	420'308
Relativ	1.9%	48.7%	26.1%	13.1%	8.5%	1.1%	0.6%	100.0%

Tab. 2.5 Einwohner:innen nach Erschliessungsgüteklassen in der Region Bern-Mittelland (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung 2022).

Noch besser ist die Situation bei den Arbeitsplätzen: Gut 12% der Beschäftigten verfügen über eine sehr gute (Güteklasse A) und mehr als die Hälfte über eine gute (Güteklasse B) ÖV-Erschliessungsqualität (vgl. Tab. 2.6). Nur knapp 11% der Beschäftigten verfügen am Arbeitsplatz über eine schlechtere Erschliessung als Güteklasse D.

	EGK A	EGK B	EGK C	EGK D	EGK E	EGK F	Keine	Total
Absolut	40'156	186'689	52'281	15'877	8'839	1'582	24'530	329'954
Relativ	12.2%	56.6%	15.8%	4.8%	2.7%	0.5%	7.4%	100.0%

Tab. 2.6 Beschäftigte nach Erschliessungsgüteklassen in der Region Bern-Mittelland (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung 2021).

[6] Im Unterscheid zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation und zum RGSK 2021 werden im RGSK 2025 die kantonalen Erschliessungsgüteklassen (EGK) anstelle der EGK des ARE verwendet.

2.2.4 Bauzonenreserven

Unüberbaute Bauzonen und innere Reserven

Die Region Bern-Mittelland verfügt (per 01.01.2022) über 332 ha Bauzonenreserven in unüberbauten Bauzonen. Knapp 70% dieser Fläche (230 ha) befinden sich in Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK), die restlichen 102 ha in Arbeitszonen.

In den erwähnten Bauzonenreserven nicht enthalten ist eine Vielzahl kommunaler Siedlungsentwicklungsmassnahmen im bereits überbauten Raum. Diese wurden bei der Erarbeitung des RGSK 2025 auf Gemeindestufe im Detail erfasst. Dabei haben die Gemeinden für jedes dieser Gebiete auch eine zeitliche Priorisierung (Umsetzungspriorität 1, 2 oder 3) vorgenommen, wobei erfahrungsgemäss der erwartete Zeitbedarf für die Umsetzung der einzelnen Siedlungsprojekte mit Unsicherheiten behaftet ist.

Die einzelnen Gebiete bilden die Basis für das konsolidierte Trendszenario. Allein für die Stadt Bern ergeben sich dadurch über 200 ha an zusätzlicher Fläche für neue Siedlungsprojekte. Unter Berücksichtigung dieser Siedlungsentwicklungsgebiete kann das erwartete Siedlungswachstum auch im Kern der Region Bern-Mittelland mehr als sichergestellt werden. Sie erlauben es sogar, dass wichtige Freiflächen (für Parknutzungen, für die Sicherstellung der Durchlüftung o. ä.) erhalten werden können.

Schliesslich sind auch Nutzungsreserven innerhalb des bereits weitgehend überbauten Gebiets zu berücksichtigen. Diese sind entweder schon in den Siedlungsentwicklungsgebieten enthalten, oder es handelt sich um Baulücken oder Parzellen mit gegenüber dem zulässigen Mass geringer Ausnutzung.[7]

Unüberbaute Bauzonen nach ÖV-Erschliessungsgüte

Die zukünftige Siedlungsstruktur hängt massgeblich von der Lage der Siedlungsentwicklungsgebiete im überbauten Raum ab. Die folgende Abbildung zeigt die Lage der unüberbauten Bauzonen (Arbeitszonen und Wohn-, Misch und Kernzonen) und der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Siedlungsschwerpunkte in Bezug auf die ÖV-Erschliessungsgüte (vgl. Abb. 2.8). Knapp 50% der unüberbauten Bauzonen sind gut oder sehr gut mit dem ÖV erschlossen.

[7] Gemäss den «Technischen Richtlinien Bauzonen» des Bundes wird davon ausgegangen, dass rund ein Drittel dieser Flächen innerhalb einer Planungsperiode (15 Jahre) mobilisiert werden kann. Vgl. Technische Richtlinien Bauzonen; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 2014.

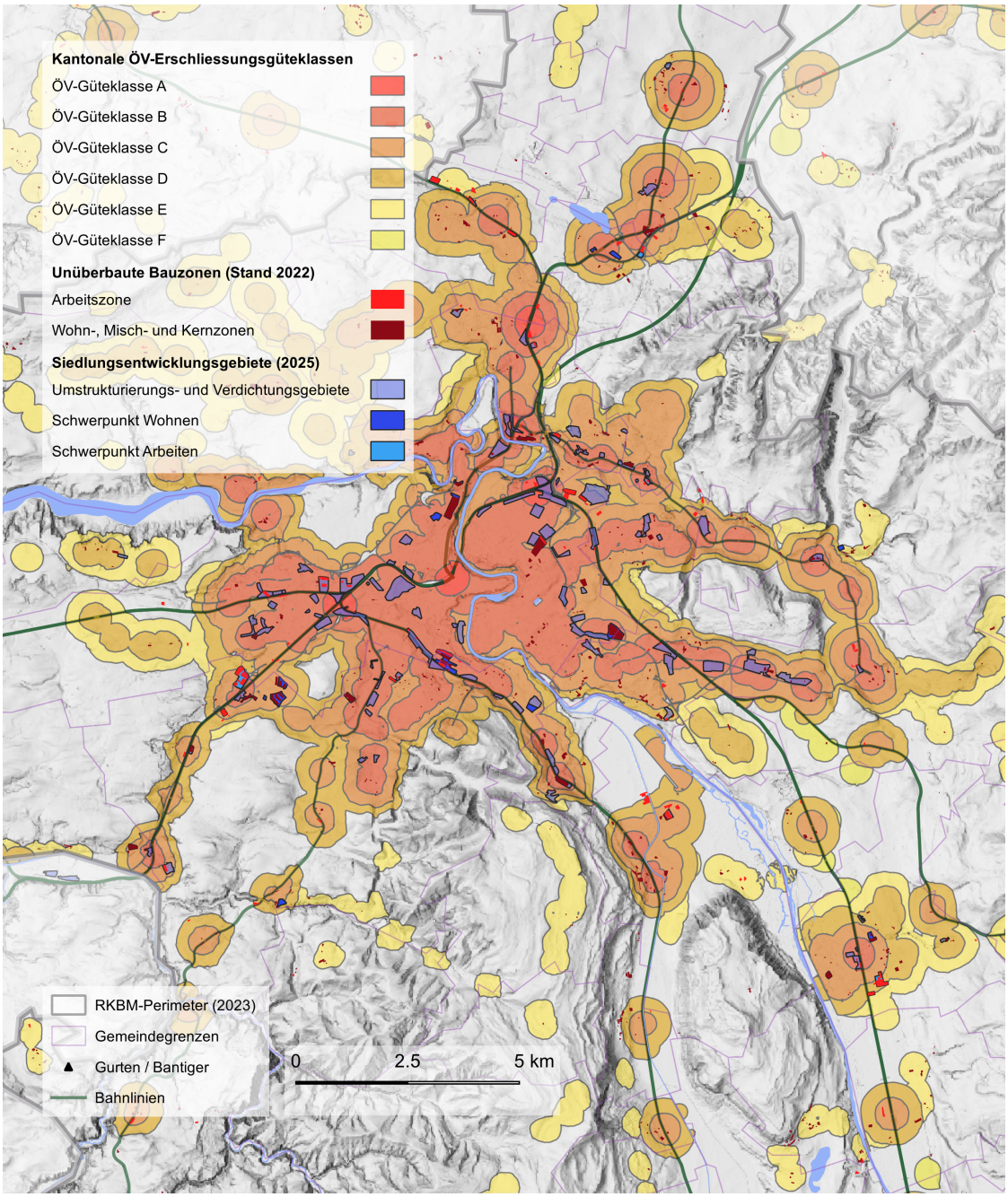


Abb. 2.8 *Unüberbaute Bauzonen und Siedlungsentwicklungsgebiete in der Region Bern-Mittelland nach Nutzungsart und kantonaler ÖV-Erschliessungsgüte (Daten: Geoportal Kanton Bern SEin, Stand 2022, Geoportal RKBM 2025).*

2.2.5 Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Vorhaben

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Mit dem ESP-Programm des Kanton Berns werden wirtschaftliche Nutzungen gezielt an raumplanerisch sinnvollen und optimal erschlossenen Standorten angesiedelt. Nebst der planerischen Bereitstellung von geeigneten Flächen dient das Programm der Koordination der verschiedenen räumlichen Nutzungsansprüche und versucht, Fragen der Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik gezielt aufeinander abzustimmen. ESP-Standorte werden im Massnahmenblatt C_04 des kantonalen Richtplans verbindlich festgelegt, womit die Ansiedlung der kantonalen Schwerpunkte im Bereich Arbeiten langfristig an räumlich sinnvollen Standorten gesichert werden kann.

In der Region Bern-Mittelland werden zurzeit sieben Standorte aktiv bewirtschaftet: Bern Ausserholligen, Bern Bahnhof, Bern Wankdorf, Muri Gümligenfeld, Ostermundigen Bahnhof, Worb Worbboden und Zollikofen/Münchenbuchsee (vgl. Abb. 2.9). Weitere sieben Standorte sind weitgehend realisiert. Die ESP-Standorte Ausserholligen und Wankdorf gelten zudem als Premium-Standorte, welche für die kantonale Entwicklung langfristig von höchstem Interesse sind.

Strategische Arbeitszonen

Begleitend zu den ESP-Standorten bewirtschaftet der Kanton Bern strategische Arbeitszonen (SAZ). Das Ziel ist dabei die planerische Sicherung grösserer zusammenhängender Arbeitszonen an geeigneter Lage, welche bei Bedarf innerhalb weniger Monate zur Baureife gelangen können. Die rasche Verfügbarkeit passender Flächen stellt heute eine wichtige Grundlage der kantonalen Standortförderung dar. Mit der SAZ Mösli in der Gemeinde Ostermundigen (vgl. Abb. 2.9) wird diesem Anliegen in der Region Bern-Mittelland Rechnung getragen.

Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen / gemischte Nutzung

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern (Massnahmenblatt A_08) bezeichnet in der Region Bern-Mittelland neun prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen / gemischte Nutzung von kantonaler Bedeutung. Die Standorte liegen in den zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten der Region.

Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

Die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sind als Bauzonen definiert und zeichnen sich durch ihre zentrale Lage und gute ÖV- und je nach Lage gute FVV-Erschliessung aus. Sie eignen sich besonders für die Wohn- und Arbeitsnutzung. Im Rahmen des RGSK 2025 wurden die bestehenden Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte überprüft und bei Bedarf angepasst (siehe Massnahmenband).

Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete

Als Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete werden bebaute Areale bezeichnet, die unter- respektive ungenutzt sind und für neue Nutzungen (Nutzungsänderung) und/oder eine Nutzungsverdichtung verfügbar gemacht werden sollen. Mit ihrem Potenzial für zusätzliche Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten an zentraler Lage und guter ÖV-Erschliessung wird die Siedlungsentwicklung nach innen vorangetrieben und eine Aufwertung

des Siedlungsgebiets sowie der Lebensqualität angestrebt. Im Rahmen des RGSK 2025 wurden die Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete überprüft und bei Bedarf angepasst (siehe Massnahmenband).

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten

Regionale Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind künftige Einzonungsgebiete. Gemäss kantonalem Richtplan sind Einzonungen nur möglich, wenn der 15-jährige Baulandbedarf der Standortgemeinde nicht durch Baulandreserven und innere Reserven gedeckt werden kann. Im Rahmen des RGSK 2025 wurden die Vorranggebiete überprüft und angepasst.

Verkehrsintensive Vorhaben

Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die optimale Lage von verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) wichtig. Diese bezeichnen Vorhaben mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2'000 und mehr Fahrten pro Tag (DTV). Der kantonale Richtplan 2030 verlangt, dass solche Standorte möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein müssen. Der Richtplan unterscheidet zwischen ViV-Standorten auf kantonaler und regionaler Stufe. Seit 2016 werden die verkehrsintensiven Vorhaben nicht mehr nur aus der lufthygienischen Betrachtung, sondern verstärkt mit einer raumplanerischen Gesamtsicht behandelt. Die zu berücksichtigenden Planungsgrundsätze sind im Massnahmenblatt B_02 festgelegt. Dabei muss die Dimensionierung der Vorhaben auf die Umweltziele (Lärm, Lufthygiene) und die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt sein. Voraussetzung für die Bewilligung von ViV ist eine Standortfestsetzung entweder im kantonalen Richtplan (Vorhaben > 5'000 Fahrten/Tag) oder in einem regionalen Richtplan (RGSK; Vorhaben 2'000 bis 5'000 Fahrten/Tag). Im Perimeter der Region Bern-Mittelland liegen 15 ViV-Standorte. Bei den bestehenden ViV handelt es sich beispielsweise um Einkaufs-/Freizeitzentren, Fachmärkte oder ähnliche Einrichtungen.
Die bestehenden verkehrsintensiven Vorhaben sind in Abb. 2.9 ersichtlich. Sie liegen, zusammen mit den Entwicklungsschwerpunkten, in den zentralen und somit grundsätzlich gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten der Region.

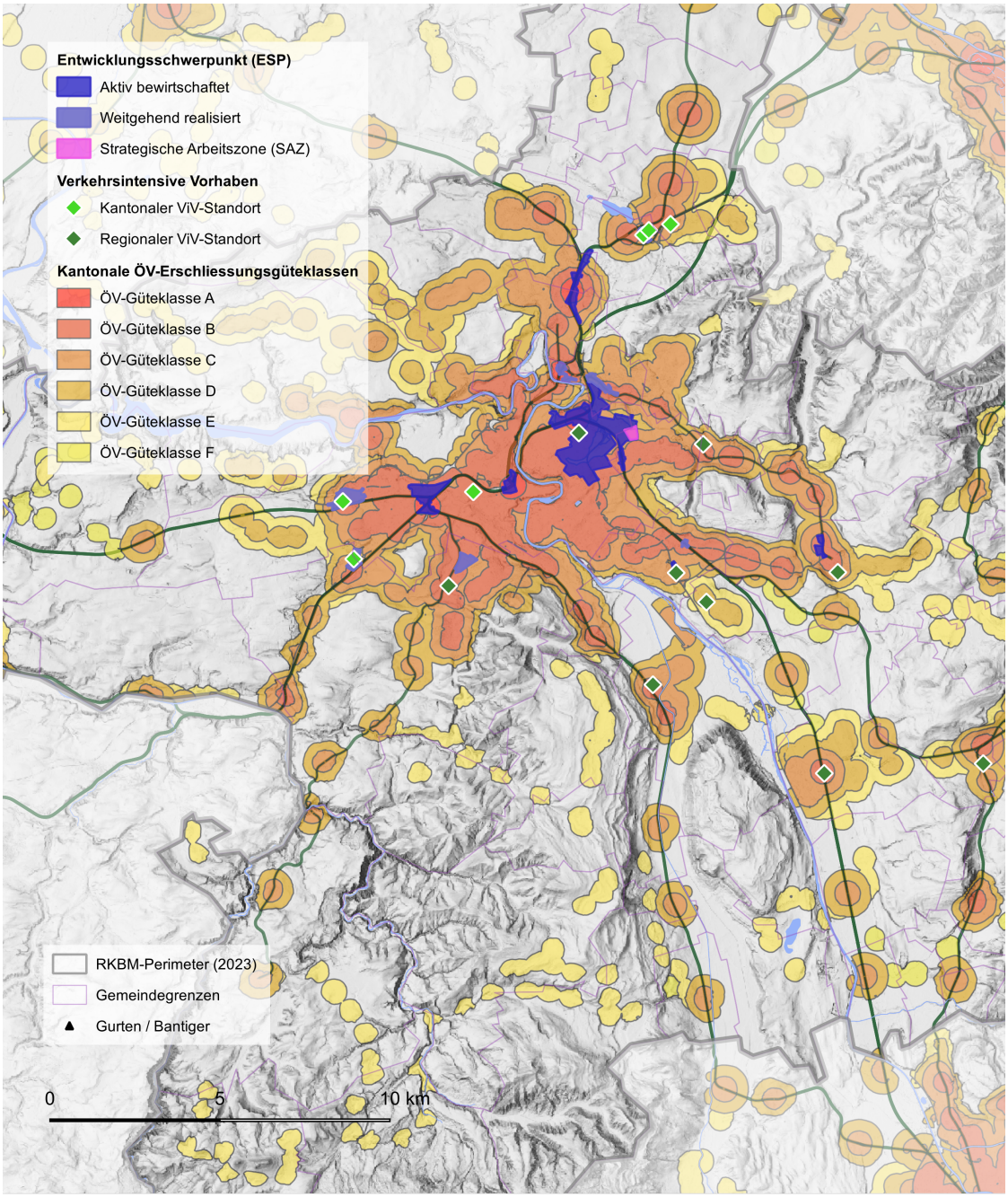


Abb. 2.9 *ESP- und ViV-Standorte (gemäss kantonalem Richtplan, Stand 2024) in der Region Bern-Mittelland und ÖV-Erschliessungsgüteklassen.*

2.3 Landschaft und Umwelt

Bedeutende Natur- und Landschafts-werte

Die Landschaft der Region Bern-Mittelland ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten und von einer traditionell intensiv produzierenden Landwirtschaft auf Fruchtfolgeflächen. Wichtige Elemente sind die sanften Hügelgebiete und die verschiedenen Flussräume mit der Aare als Rückgrat der Region. Dabei sind Siedlungsgebiete und Landschaftsräume eng miteinander verzahnt, und die Landschaft leistet einen wichtigen Beitrag als Erholungsraum für die Bevölkerung.

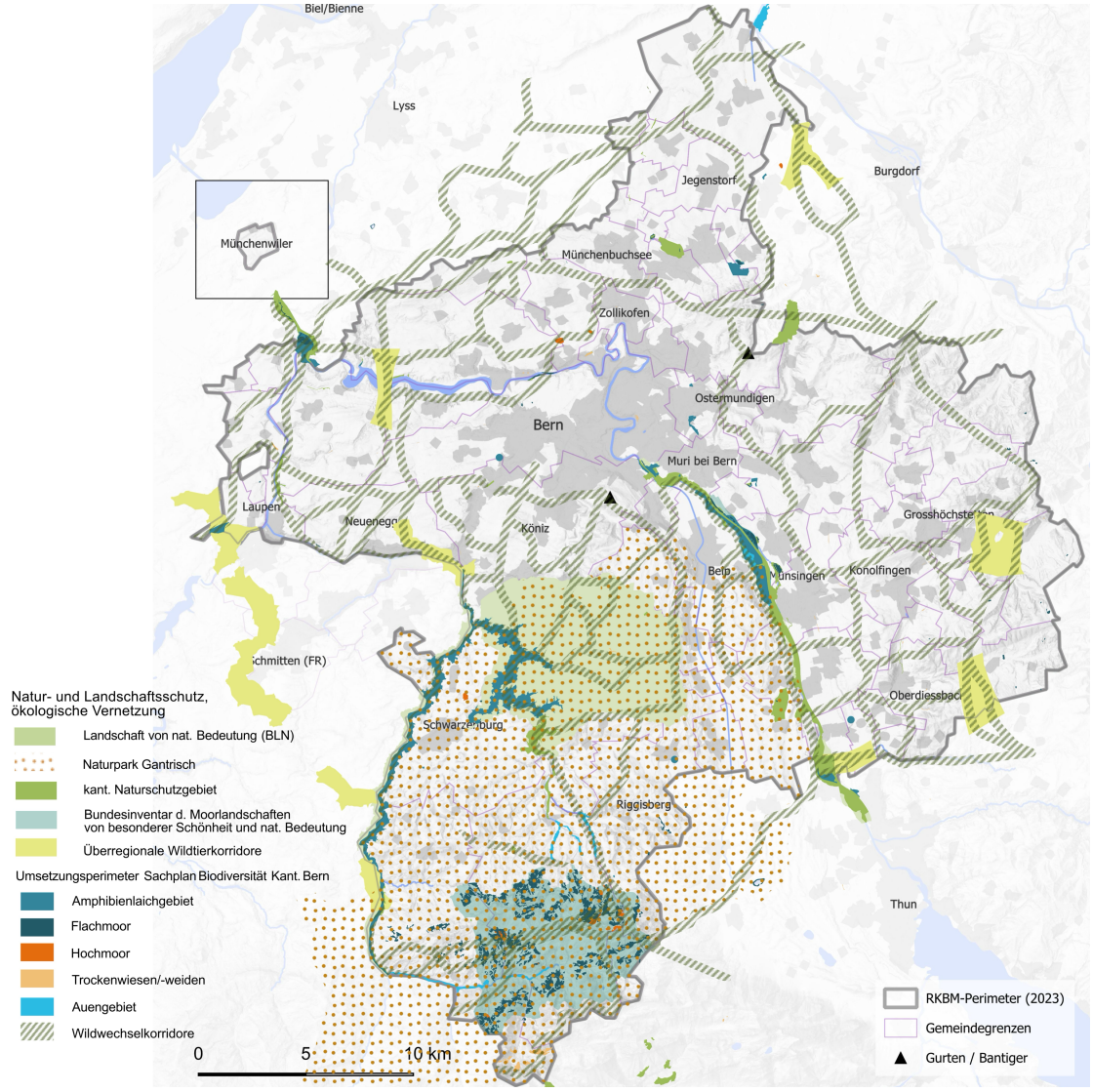


Abb. 2.10 *Bedeutende Natur- und Landschaftswerte in der Region Bern-Mittelland (Daten: Geoportal Kanton Bern und Swisstopo).*

Der Schutz wichtiger Gebiete für Natur und Landschaft ist mit nationalen und kantonalen Schutzgebieten mehrheitlich gewährleistet (vgl. Abb. 2.10). Auf Ebene der Region besteht die Herausforderung, naturnahe

Landschaftsräume verstärkt zu schützen und deren teilweise ungenügende Vernetzung zu fördern. Das stetige Abwägen der verschiedenen Interessen von produzierender Landwirtschaft, Naturschutz und Naherholung bleibt eine wichtige und herausfordernde Aufgabe.

Steigender Nutzungsdruck

Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums in der Region steigt der Naherholungsdruck auf siedlungsnahe Landschaftsräume. Gleichzeitig werden siedlungsinterne Frei- und Grünräume aufgrund von kurzfristigen Siedlungsentwicklungen flächenmässig reduziert, und die verbleibenden Freiflächen gewinnen an Bedeutung. Ohne Gegenmassnahmen besteht das Risiko, dass die siedlungsbezogenen Grün- und Freiräume an Nutzungsqualität für die Bevölkerung verlieren und die Vernetzung aus Sicht von Freiraumnutzenden und Ökologie zusehends beeinträchtigt wird.

Verlust hochwertiger Lebensräume

In der intensiv genutzten Region Bern-Mittelland ist die Fragmentierung der natürlichen und naturnahen Lebensräume durch bauliche Entwicklungen und Verkehrsinfrastrukturen eine Herausforderung (vgl. Biodiversitätsstrategie Kt. Bern). Davon sind auch Wildtier- und Wildwechselkorridore betroffen. Der Siedlungsraum kann vielen Tier- und Pflanzenarten dringend benötigten Lebensraum bieten, aber auch hier stehen die Grünräume unter Druck. Ein weiteres Problem ist die zunehmende Degradierung der verbleibenden Lebensräume beispielsweise durch unerwünschten Nährstoffeintrag und Störungen (Freizeitnutzung) sowie die Folgen des Klimawandels. Das bedroht die Biodiversität und damit wichtige Ökosystemleistungen von denen die Bevölkerung in der Region profitiert. Um dem entgegenzuwirken fordert die kantonale Biodiversitätsstrategie die verbleibenden Lebensräume zu erhalten, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten.

Zunehmende Hitzebelastung durch Klimawandel

Die neu erarbeiteten Klimakarten des Kantons Bern zeigen, dass ein Grossteil der Siedlungsgebiete in der Region bereits heute an Hitzetagen stark wärmebelastet ist (vgl. Abb. 2.11). Das betrifft nicht nur die Kernstadt und regionalen Zentren, sondern auch stark versiegelte periphere Gewerbegebiete und Ortszentren. Die Bildung von Hitzeinseln beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung. Dabei sind besonders die nächtlich überwärmten Wohngebiete im Kern der Region Bern-Mittelland hervorzuheben. In der Prognose für 2060 wird eine deutliche Verstärkung der Wärmebelastung erwartet. Die Klimafunktionen werden nebst anderen Freiflächenanforderungen in den Planungen (noch) nicht konsequent mitgedacht und klimabezogene Inhalte nicht mitberücksichtigt.

Der Kern der Region Bern-Mittelland sowie weitere dicht bebaute Siedlungsgebiete im Perimeter stehen deshalb vor der Herausforderung, hinsichtlich des Klimawandels gezielt hitzemindernde Massnahmen umzusetzen (vgl. auch Umweltstrategie WEU 2021 des Kt. Bern), eine ausreichende Frischluftzufuhr zu erreichen und die Vernetzung mit kühlenden Ausgleichsräumen sicherzustellen. Hervorzuheben ist hier die Bedeutung

von kühlen Waldflächen in Siedlungsnähe. Ein grosses Potenzial liegt in der klimaökologischen Aufwertung von stark versiegelten Gewerbegebieten, Strassenräumen und Nebenflächen in den Siedlungsgebieten (Umsetzung von Schwammstadtprinzipien) sowie der klimaökologischen Aufwertung und Vernetzung von siedlungsinternen Grünräumen.

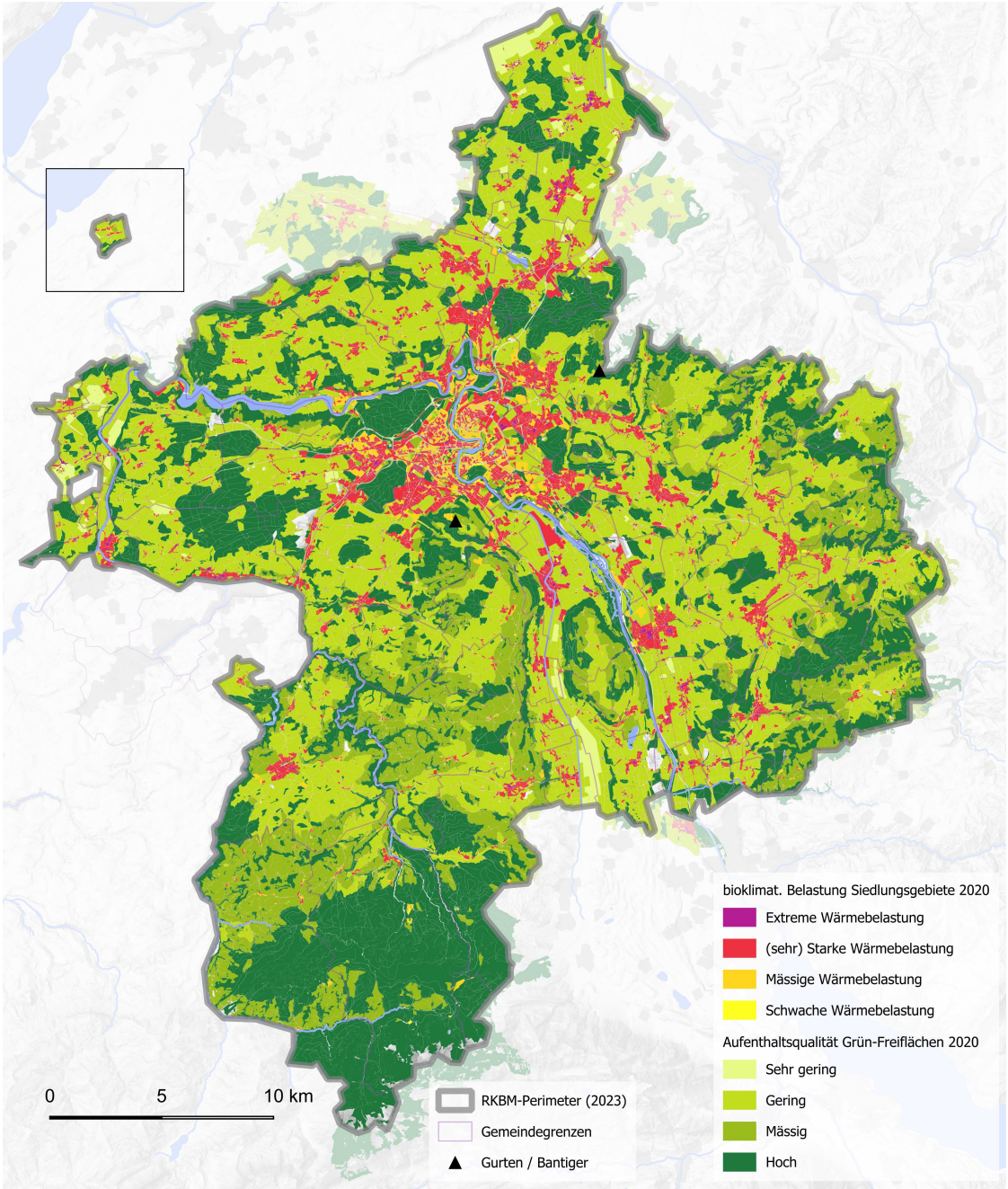


Abb. 2.11 Hitzebelastung in Siedlungsgebieten und Aufenthaltsqualität von Grünräumen in der Region Bern-Mittelland (Kanton Bern: Auszug aus der Planungshinweiskarte Klima Tagsituation 2020; Kanton Freiburg: eigene Analyse u. a. basierend auf den Klimaanalysekarten des Kantons Bern).

Lärm- und Schadstoffbelastung

Die Umweltbelastungen durch Lärm und Feinstaub, verursacht durch den Verkehr, bleiben weiterhin eine Herausforderung, besonders in der Kernagglomeration. Die getroffenen Massnahmen, beispielweise mit Temporeduktionen, müssen weitergeführt werden, quellenseitige Massnahmen zum Lärmschutz sind zu bevorzugen. Auch nach der Erstsanierung bleibt der Lärmschutz eine Daueraufgabe. Besonders bei grösseren Infrastrukturprojekten steht der Strassenlärm im Zentrum, und quellenseitige Massnahmen sollen bevorzugt werden.

2.4 Verkehr

2.4.1 Gesamtverkehr

Kennzahlen zum Gesamtverkehr

Auch wenn die im Mikrozensus 2021 zum Verkehrsverhalten ermittelten Grundlagen in vielen Bereichen durch die Covid-19-Pandemie beeinflusst sind, lassen sich dennoch folgende Erkenntnisse herausfiltern:

- In der Region Bern-Mittelland besitzen zwei Drittel der Haushalte mindestens ein Auto, tiefer liegt dieser Wert in der Stadt Bern mit 44%. Die Velodichte ist mit fast einem Velo pro Person hoch.
- Die mittlere Tagesdistanz pro Person ist 2021 bedingt durch die Covid-19-Pandemie deutlich gesunken und beläuft sich auf rund 31 km. Davon entfallen 60% (18.5 km) auf den MIV, 28% (8.6 km) auf den ÖV und 11% auf den Fuss- und Veloverkehr (je knapp 2 km).
- Die Entwicklung seit 2022 zeigt, dass das Verkehrsaufkommen wieder auf das Niveau vor der Covid-19-Pandemie angestiegen ist und dieses teilweise sogar übertrifft. So sind die Staustunden auf dem Nationalstrassennetz in der Region Bern-Mittelland am Ansteigen. Sie übertreffen auf einzelnen Abschnitten sogar das Vor-Pandemie-Niveau, dies insbesondere auf der A6 zwischen Rubigen und Bern-Ostring in Richtung Nord. Im städtischen Nahverkehr befindet sich das ÖV-Aufkommen dagegen noch nicht auf dem Stand vor der Pandemie.
- 22% der Wege entfallen auf den Zweck Arbeit, 26% auf Einkauf- und Besorgungswege und 37% auf Freizeitaktivitäten, wobei besonders an Wochenenden der Freizeitverkehr dominiert. In den Morgenspitzenstunden dominieren dagegen die Pendlerfahrten zur Arbeit. In den häufig noch aufkommensstärkeren Abendspitzenstunden überlagern sich Pendlerfahrten mit dem Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Anzahl Wege im Perimeter der Region Bern-Mittelland

Die Anzahl Wege wurden detailliert untersucht. Zusammengefasst zeigt das Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM BE 2019) für das Jahr 2019, dass im Werktagsverkehr (DWV) gut 600'000 Wege die Stadt Bern zum Ziel haben. Davon sind 350'000 Wege städtischer Binnenverkehr, 150'000 Wege stammen aus den übrigen Gemeinden der Region Bern-Mittelland und weitere gut 100'000 Wege von ausserhalb der Region Bern-Mittelland. Rund 330'000 Wege haben die Hauptkerngemeinden der

Region Bern-Mittelland zum Ziel,[8] weitere 220'000 Wege führen in die Gürtel- und Nebenkerngemeinden der Region Bern-Mittelland.
Gemäss Prognose des GVM BE 2019 ist bis 2040 mit einem Wachstum der Anzahl Wege von rund 11% zu rechnen. Rund 60'000 zusätzliche Wege pro Werktag führen in die Stadt Bern und rund 41'000 Wege in die Hauptkerngemeinden.

Modal Split bezogen auf Wege 2019 und 2040

Beim Modal Split, also dem Anteil der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen, zeigen sich vor allem im Vergleich zwischen der Stadt Bern und den übrigen Gemeinden deutliche Unterschiede (vgl. Abb. 2.12 und Abb. 2.13).

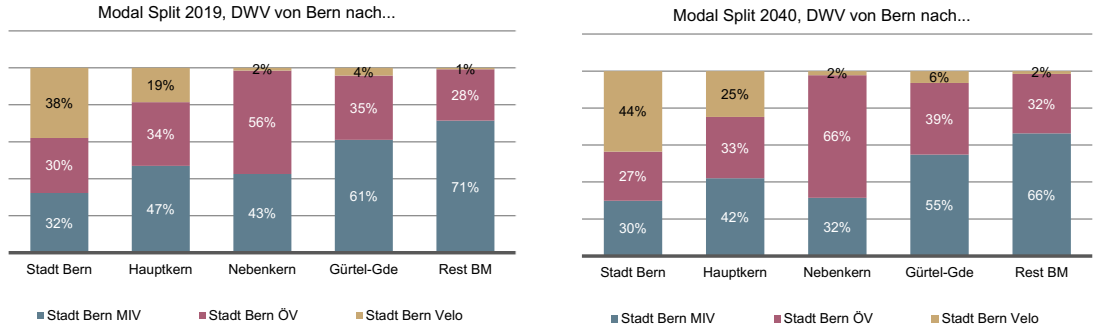


Abb. 2.12 Modal Split bezogen auf Wege für Fahrten von Bern aus nach den verschiedenen Raumtypen, 2019 und 2040 (Daten: GVM BE 2019).

Für den Verkehr aus der Stadt Bern in die einzelnen Gebietstypen ergibt sich folgendes Bild:

- Binnenverkehr Stadt Bern: Der bereits dominierende Anteil des Velos im Jahr 2019 (38%) wird sich bis 2040 weiter vergrössern (44%). Dies geschieht auf Kosten des ÖV (-3%) und des MIV (-2%). Der städtische Verkehr wird somit gemäss Prognose bis 2040 im Vergleich zu 2019 noch stärker vom Velo geprägt sein.
- Beim Verkehr aus der Stadt Bern in die übrigen Raumtypen der Region Bern-Mittelland spielt der Veloverkehr vor allem in den Beziehungen zu den angrenzenden Hauptkerngemeinden noch eine wesentliche Rolle. Mit steigender Entfernung vom Kern der Region Bern-Mittelland dominieren dann aber zunehmend der ÖV und der MIV. Daran wird sich bis 2040 wenig ändern, auch wenn die Anteile von ÖV und Velo auf Kosten des MIV spürbar wachsen werden.

[8] Dazu gehören Bäriswil, Bolligen, Bremgarten bei Bern, Ittigen, Kehrsatz, Köniz, Moosseedorf, Muri bei Bern, Ostermundigen, Stettlen, Urtenen-Schönbühl, Vechigen und Zollikofen.

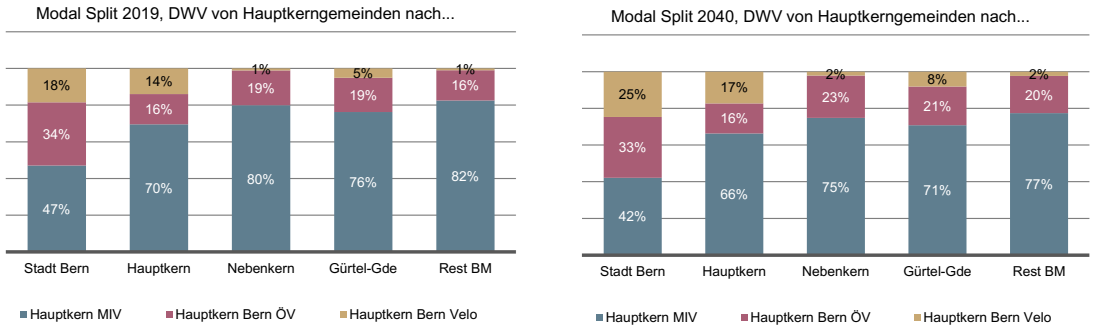


Abb. 2.13 Modal Split bezogen auf Wege für Fahrten von den Hauptkern-Gemeinden aus nach den verschiedenen Raumtypen, 2019 und 2040 (Daten: GVM BE 2019).

Wird der Verkehr aus den anderen Gemeinden betrachtet, zeigt sich, dass bei allen Relationen der MIV den höchsten Anteil aufweist. Zwar spielen ÖV und Veloverkehr im Binnenverkehr innerhalb der Hauptkerngemeinden und auch in den Beziehungen zur Stadt Bern ebenfalls eine wesentliche Rolle. Im Vergleich zum Verkehr aus der Stadt Bern sind diese Anteile aber deutlich geringer. Erst recht ändert sich dieses Bild in den Beziehungen zu den Gürtel-Gemeinden und zu den restlichen Gemeinden der Region Bern-Mittelland. In diesen Beziehungen dominiert der MIV klar. Eine vertiefte Analyse des Veloverkehrs zeigt, dass rund drei Viertel sämtlicher Wege ihr Ziel in der Stadt Bern und etwas unter 20% ihr Ziel in den Hauptkerngemeinden haben. Es zeigt sich, dass beim Veloverkehr besonders in den Verkehrskorridoren zwischen der Stadt Bern und den angrenzenden Gemeinden (z. B. Worblental, Aaretal, Gürbetal, Zollikofen-Münchenbuchsee etc.) noch ein grosses unausgeschöpftes Potenzial für ein weiteres Wachstum des Veloverkehrs besteht.

2.4.2 Vertiefte Analyse der Pendler:innenströme

Pendler:innenströme nach Korridoren

Der Pendlerverkehr ist in Bezug auf die Spitzenbelastungen am Vormittag und am frühen Abend besonders relevant. Er soll deshalb gesondert untersucht werden. Dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Für die Analyse des Pendlerverkehrs wird eine Auswertung der Strukturerhebung des BFS mit gepoolten Daten für die Jahre 2018–2021 durchgeführt.
Der Grossteil der Ströme hat mit gut 163'000 Pendler:innen pro Tag die Stadt Bern zum Ziel, davon stammen knapp 48'000 Wege aus der Stadt selbst, bei rund 115'000 Wegen handelt es sich um Zupendler:innen (vgl. Tab. 2.7). Bei diesen stammen 53'000 aus den übrigen Korridoren der Region Bern-Mittelland, 35'000 aus dem übrigen Kanton Bern und 26'000 von ausserhalb des Kantons Bern. Die Ströme in die angrenzenden Korridore sind erwartungsgemäss deutlich kleiner. Sie werden in der folgenden Abbildung visualisiert (vgl. Abb. 2.14).

Anzahl Pendler:innen pro Tag, 2019									
Korridor	Stadt Bern	Nord	Ost	Süd-ost	Süd	Süd-west	West	Ubriger Kanton Bern	Ausserhalb Kanton Bern
Stadt Bern	47’900	2’500	2’800	2’000	600	3’500	700	5’900	6’900
Nord	7’700	5’400	1’000	500	100	700	200	2’900	1’400
Ost	11’600	1’100	5’300	1’800	300	1’100	200	2’500	1’200
Süd	4’700	400	600	800	3’000	1’200	100	1’400	400
Südost	9’100	800	1’700	8’800	500	800	100	5’400	900
Südwest	13’000	600	700	700	800	6’500	400	1’900	1’600
West	7’300	700	600	300	100	900	2’900	1’700	1’200
Übriger Kanton Bern	35’400	6’000	4’600	5’900	1’600	3’100	1’400	199’900	34’700
Ausserhalb Kanton Bern	26’500	2’400	2’000	900	300	2’700	1’000	31’400	3’352’100
Total	163’000	20’000	19’400	21’600	7’400	20’400	7’000	252’900	3’400’300

Tab. 2.7 Pendler:innenaufkommen 2019 pro Tag zwischen den Korridoren der Region Bern-Mittelland, aus dem übrigen Kanton Bern und von ausserhalb des Kantons Bern (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2018–2021 des BFS).

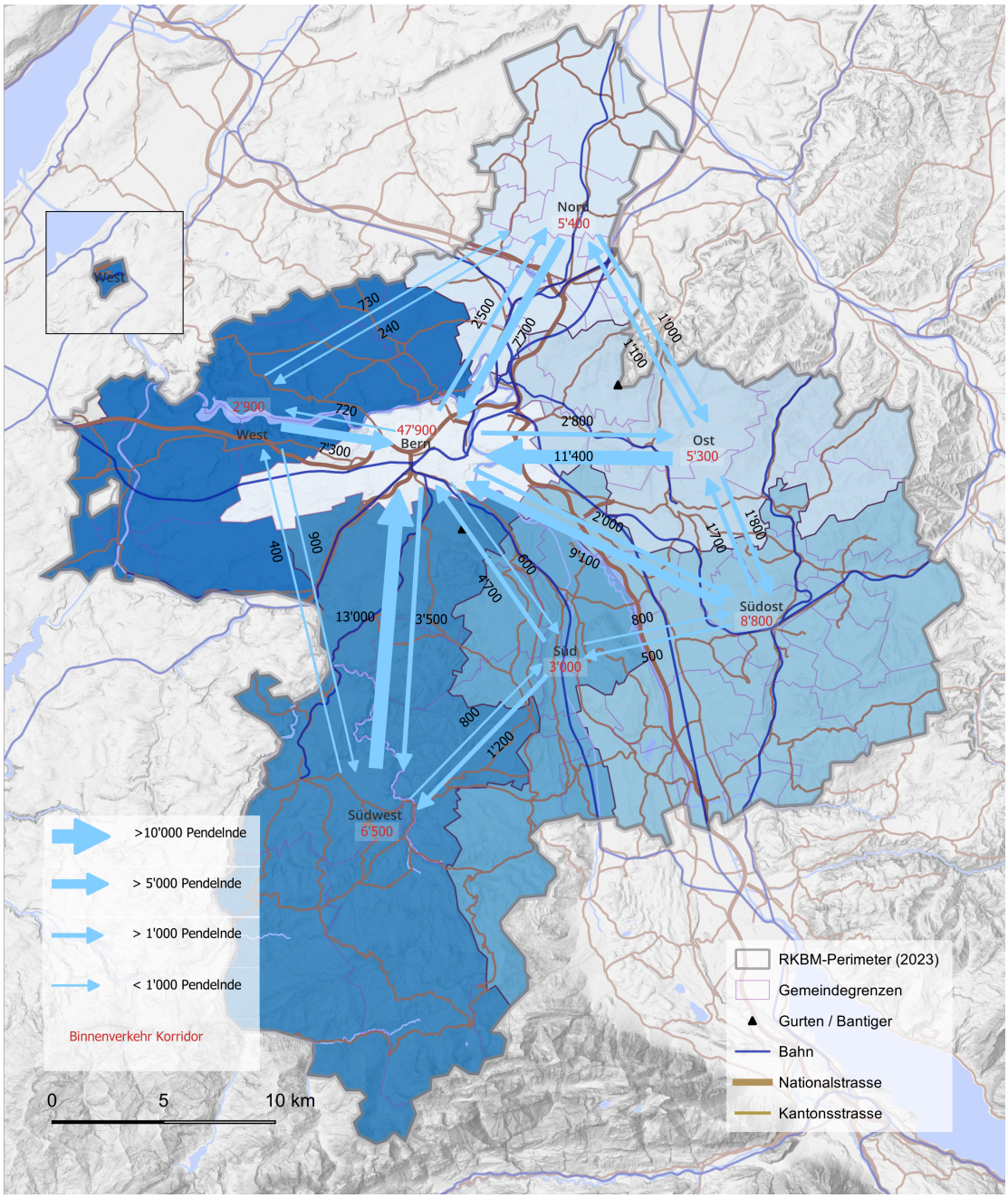


Abb. 2.14 Pendler:innen zwischen den Korridoren (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2018–2021 des BFS).

Bei den Pendler:innenströmen mit dem Ziel Stadt Bern dominiert klar der ÖV (vgl. Tab. 2.8). Dieses Muster gilt für fast alle Korridore, benützen doch 66% aller Zupendler:innen zur Stadt Bern den ÖV. Einzig im Korridor West ist der Anteil der MIV-Pendler:innen mit 53% höher als der Anteil der Personen, die mit dem ÖV pendeln (34%). Die Binnenpendler:innen der Stadt Bern selbst benützen zu 57% den ÖV. Hier spielt das Velo mit 34% die zweitwichtigste Rolle. Nur gerade 9% benützen dagegen den MIV.

Pendler:innen Stadt Bern	Anzahl Pendler:innen				Modal Split in %		
	MIV	ÖV	Velo	Total	MIV	ÖV	Velo
Bern (Binnenpendler:innen)	3'600	23'400	14'000	**41'000**	9	57	34
RKBM (ohne Bern)	15'800	34'900	5'100	**59'100**	27	59	9
Nord	2'100	5'200	400	**7'700**	27	68	5
Ost	3'000	7'500	900	**11'400**	26	66	8
Südost	2'600	5'800	700	**9'100**	29	64	8
Süd	1'500	2'800	300	**4'600**	33	61	7
Südwest	3'000	7'600	2'100	**12'700**	24	60	17
West	2'500	3'900	700	**7'300**	34	53	10
Übriger Kanton Bern	10'200	22'100	500	**24'300**	42	91	2
Biel/Bienne-Seeland	3'600	7'200	200	**10'300**	35	70	2
Oberaargau	500	2'100	0	**1'000**	50	210	0
Thun Oberland-West	3'400	6'800	100	**7'600**	45	89	1
Oberland-Ost	300	700	0	**300**	100	233	0
Emmental	2'300	5'200	100	**2'400**	96	217	4
Jura bernois	200	200	0	**26'300**	1	1	0
Ausserhalb Kanton Bern*	7'100	19'000	200	**162'500**	4	12	0
Total Zupendeler:innen zur Stadt Bern	**32'300**	**73'800**	**5'700**	**111'900**	**29**	**66**	**5**
Total Pendler:innen Stadt Bern	**35'800**	**97'200**	**19'700**	**155'200**	**23**	**63**	**13**

Tab. 2.8 *Pendler:innenfahrten in die Stadt Bern nach Verkehrsmitteln, absolut und Modal Split 2019 (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2018–2021). Hinweis: Das Total kann infolge Rundungsdifferenzen von der Spaltensumme abweichen.*

In den weiteren Korridoren nimmt der Anteil des ÖV deutlich ab. Beispielhaft ist der Korridor Ost in der nachfolgenden Grafik aufgeführt (vgl. Abb. 2.15). Ausser bei Pendler:innenfahrten in die Stadt Bern und den Korridor Südwest dominiert der MIV als wichtigstes Verkehrsmittel, und dies auch bei Binnenpendler:innenfahrten mit Ziel und Quelle im gleichen Korridor.

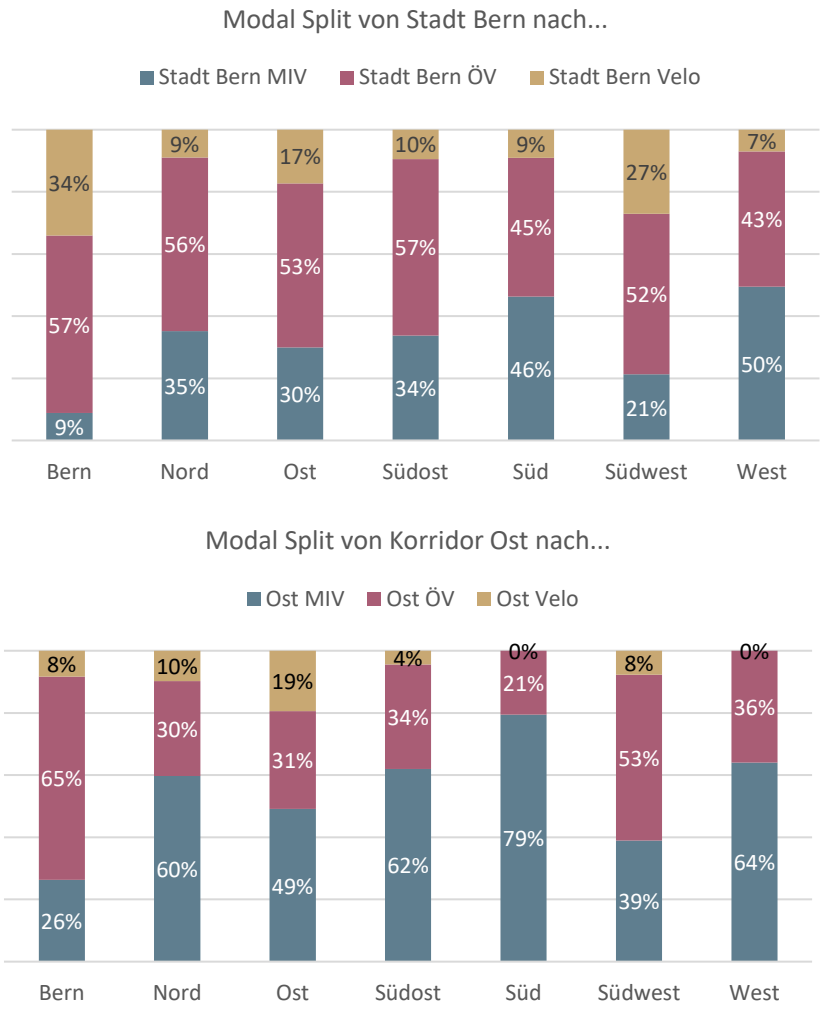


Abb. 2.15 Modal Split der Pendler:innenströme aus der Stadt Bern und dem Korridor Ost (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2018–2021 des BFS).

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Modal Split (MIV und ÖV) der Pendler:innenströme nach Bern im Jahr 2021 (vgl. Abb. 2.16) pro Gemeinde. Das Bild entspricht den Erwartungen: Je besser die ÖV-Erschliessung (S-Bahn, Fernverkehr), desto höher der ÖV-Anteil. Besonders die westlich von Bern gelegenen Gemeinden weisen einen teilweise stark unterdurchschnittlichen ÖV-Anteil auf (Freiburg mit seiner sehr guten Fernverkehrsanbindung bildet die Ausnahme).

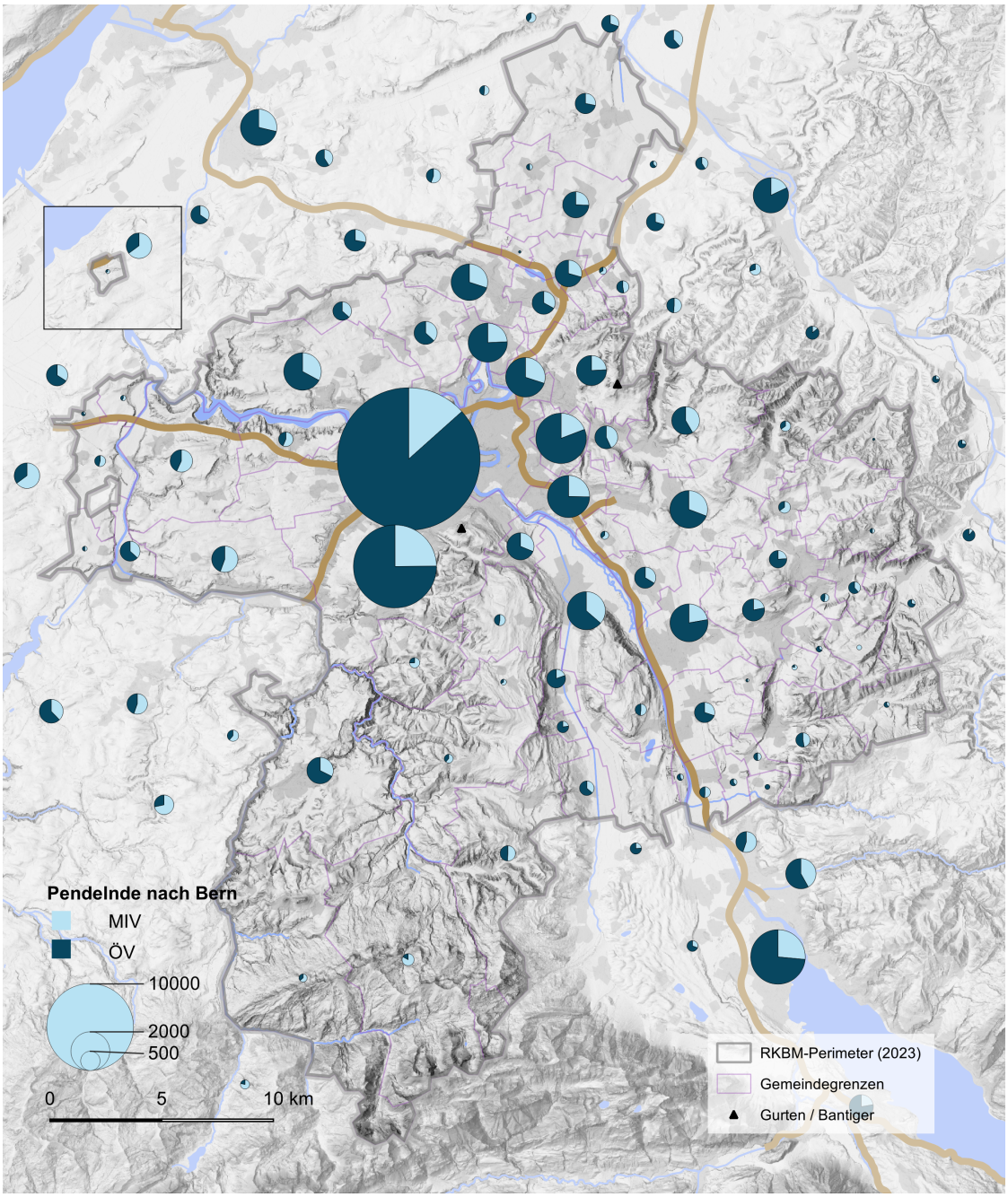


Abb. 2.16 *Modal Split der Zupendler:innenströme der Stadt Bern (Daten: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2018–2021 des BFS).*

2.4.3 Fussverkehr

Fussverkehr

Ein gutes Fussverkehrsnetz fördert in hohem Mass eine siedlungsverträgliche Mobilität, indem Orte von hoher Bedeutung auf direkten und hindernisfreien Wegen zu Fuss erreicht werden können. Dazu zählen Zentrumsbereiche, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Verwaltungen, Altersheime und Freizeitstandorte. Der Fussverkehr ist besonders sensibel für Umwege, Topographiewechsel, Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase) und mangelnde Sicherheit auf dem Strassennetz. Ein durchgehendes, direktes und sicheres Netz ist dementsprechend sicherzustellen.
Die Verantwortung für die feinmaschige, lokale Fusswegnetzplanung liegt bei den Gemeinden. Ein Grossteil der Gemeinden definiert in ihren kommunalen Verkehrsrichtplänen das Fusswegenetz.
Die Stadt Bern hat 2020 den Richtplan Fussverkehr verabschiedet und setzt die Massnahmen im Rahmen von eigenen Projekten oder von Grossprojekten kontinuierlich um. Ausserhalb der Stadt Bern unterstützt die RKBM die Gemeinden bei der Fussverkehrsplanung. Sie plant zusammen mit den betroffenen Partner:innen die Fusswegführung von und zu den ÖV-Knoten von regionaler Bedeutung in einem Umkreis von maximal 750 Metern und übernimmt bei Bedarf die lokale, gemeindeübergreifende Fusswegnetzplanung. In Planung ist auch die Erarbeitung eines Leitbilds für den Fussverkehr durch die RKBM.
Für die Wanderwege (Freizeit) sowie den Fussverkehr entlang der Kantonsstrassen (inkl. Querungen) ist der Kanton (Tiefbauamt) zuständig.

Anteil Fussverkehr an den Wegen

Der Anteil der zurückgelegten Wege mit dem Fussverkehr als Hauptverkehrsmittel in der Region Bern-Mittelland liegt im Jahr 2021 bei 31%. Der Anteil lag bereits im Jahr 2010 bei diesem Wert. Dieser nahm bis in das Jahr 2015 leicht ab und anschliessend wieder zu.

Aufenthalts- und Begegnungsorte

Für die meisten Verkehrsteilnehmenden stellt der Strassenraum einen Verbindungsweg dar, auf dem sie sich in relativ kurzer Zeit fortbewegen. So ist die Aufenthaltsqualität einer Strasse beispielsweise für den MIV eher von untergeordneter Priorität, und auch Velofahrende bewegen sich in der Regel zügig durch die Strasse. Fussgänger:innen verbringen dagegen mehr Zeit in den einzelnen Strassenräumen: beim Spaziergang, auf dem Weg zur ÖV-Haltestelle, beim Warten auf Bekannte usw. Betriebs- und Gestaltungskonzepte legen daher für Fussgänger:innen den Fokus zunehmend auf eine gute Aufenthaltsqualität.
Im dicht bebauten Raum ist der Platz für eine qualitätsvolle Aufenthaltsfläche jedoch knapp. Die Stadt Bern hat deshalb die Entwicklung von fussgängerfreundlichen Aufenthalts- und Begegnungsorten in ihrem Richtplan Fussverkehr verankert und sieht in der Innenstadt und ihren Verdichtungs- und Umstrukturierungsräumen (Chantiers) grosse Potenziale zur Umgestaltung und Aufwertung.

2.4.4 Veloverkehr

Veloverkehr

Das Velo ist oft das effizienteste Verkehrsmittel, um ans Ziel zu gelangen. Mit der zunehmenden Elektrifizierung (E-Bikes) weiten sich die

Fahrtdistanzen aus und die Reisezeit verkürzt sich: Ein durchgängiges und sicheres Velowegnetz gewinnt daher zusätzlich an Bedeutung.
Die Region Bern-Mittelland weist ein hohes Velopotenzial auf. In den vergangenen fünf Jahren ist der Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland im Alltags- und im nicht alltäglichen Freizeitverkehr überdurchschnittlich gewachsen. So konnte der Veloverkehr zwischen 2015 und 2021 seinen Anteil an der Tagesdistanz von knapp 4% auf gut 5% erhöhen. Der Anteil der Anzahl Etappen ist von 6.7% im Jahr 2015 auf 9.5% im Jahr 2021 gestiegen.

Veloverkehrsaufkommen

In der Stadt Bern wird der Veloverkehr aktuell an insgesamt 17 Standorten der gezählt, die ersten 10 Zählstandorte wurden im Dezember 2013 in Betrieb genommen. Zu den Standorten mit dem meisten Veloverkehr zählen der Nordring (6'969 DWV 2022), die Monbijoustrasse (5'483 DWV 2022) sowie die Kornhausstrasse (5'031 DWV 2022). Die absoluten Spitzentage (meist im Sommer) weisen bei vielen Zählstellen bis zu doppelt so viel Veloverkehr auf wie an durchschnittlichen Wochentagen. Im Stadtmittel hat der Veloverkehr zwischen 2017 und 2022 um rund 27% zugenommen. Das stärkste Wachstum ist auf der Tiefenaustrasse zu verzeichnen.

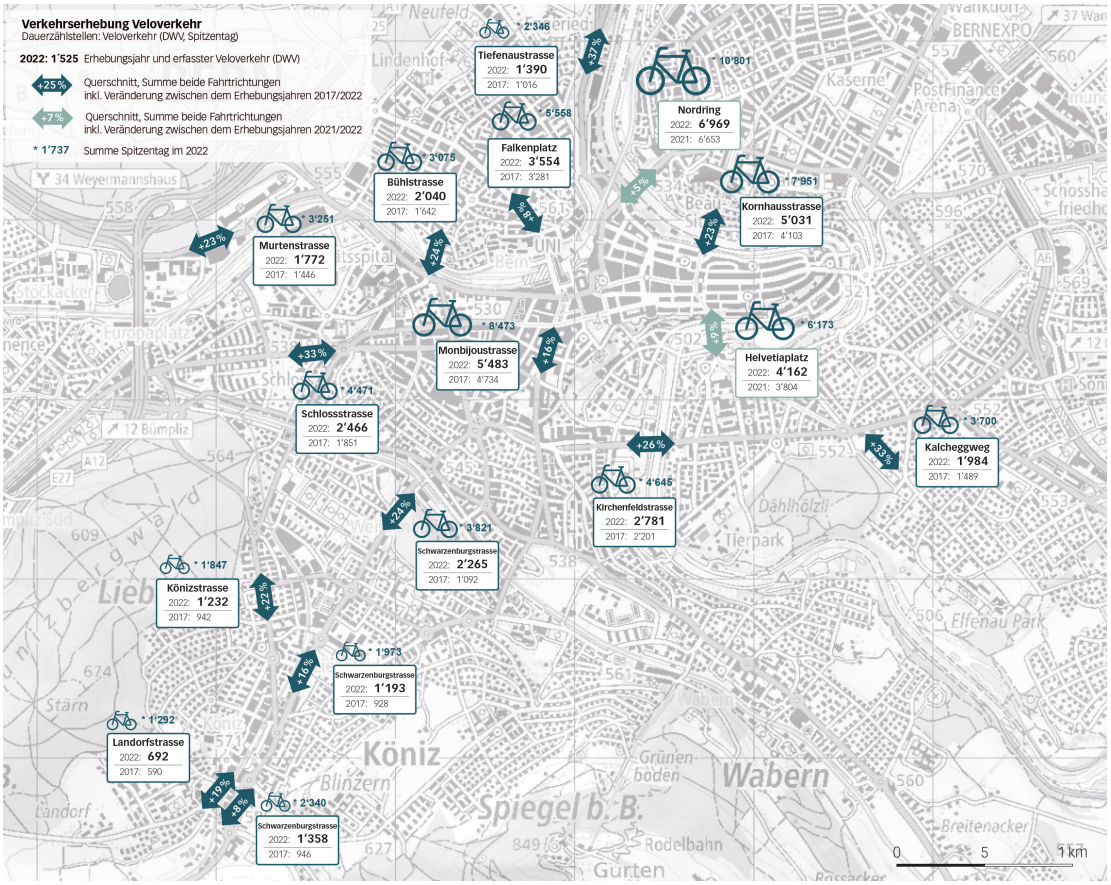
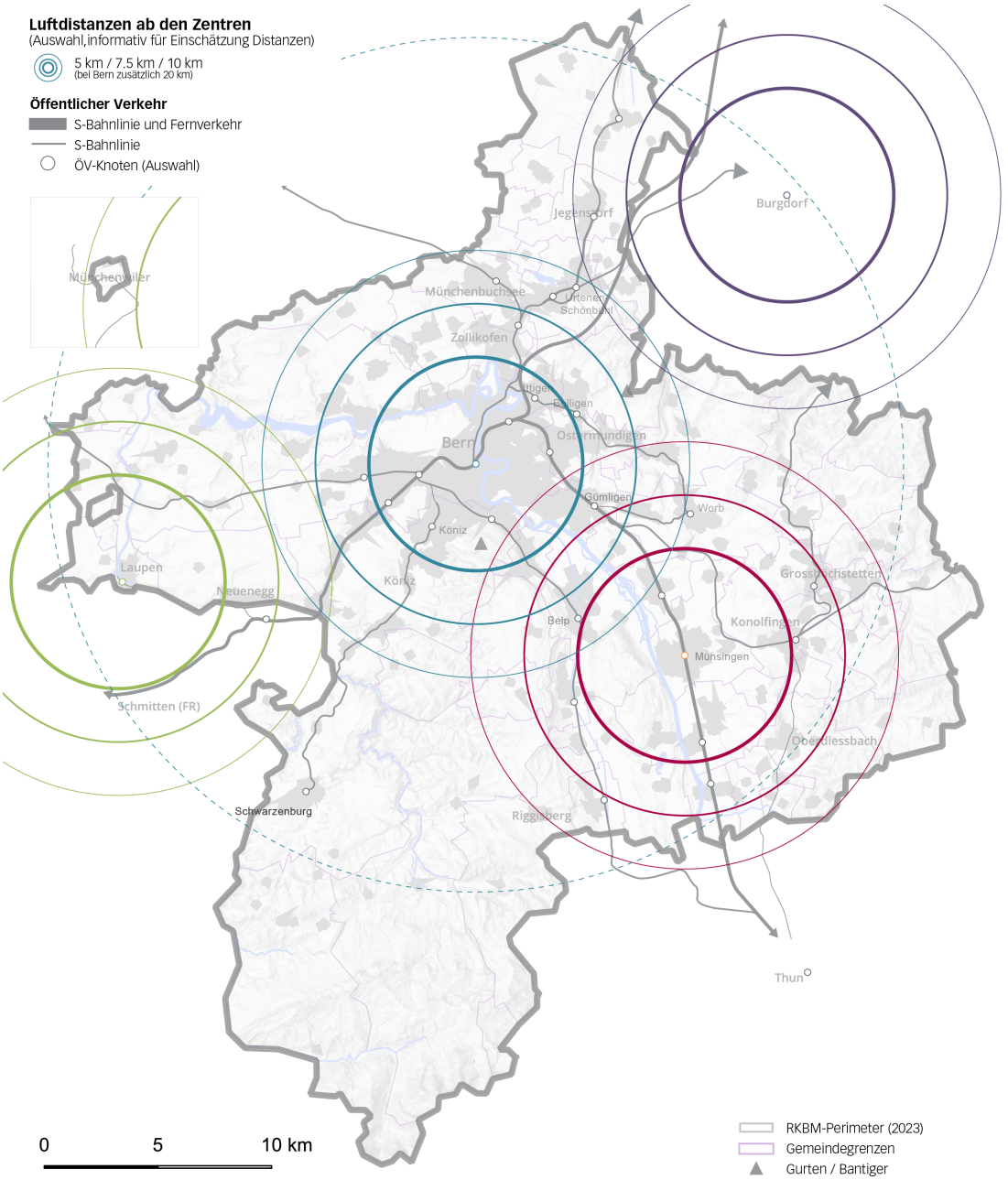


Abb. 2.17 Entwicklung Veloverkehr in der Stadt Bern (Datengrundlage: Velodaten Stadt Bern 2017, 2021, 2022).

Auch Köniz erfasst das Veloverkehrsaufkommen: 4 Zählstellen sind seit 2014 in Betrieb, 2021 erfolgte ein Ausbau auf neu total 15 Zählstellen. Im Zeitraum 2017–2022 hat der Veloverkehr in Köniz demnach um 16% zugenommen.

Die Kennzahlen aus dem Mikrozensus zeigen, dass in der Region Bern-Mittelland zum einen die täglich zurückgelegten Velodistanzen stetig zunehmen und zum anderen, dass das E-Bike die Etappenlänge gegenüber dem Velo merklich steigert. In einem Umkreis bis 5 km kann von einer sehr guten Velodistanz gesprochen werden; Etappen bis 10 km (oder gar 20 km) sind bei E-Bike-Nutzung in einer ebenfalls noch guten Velodistanz (vgl. Abb. 2.18).



Distanzen entlang Strassen
(Auswahl; Distanzen gemäss Google Maps 2023

Laupen - Flatmatt	7 km	Bern - Moosseedorf	10 km	Münsingen - Thun	15 km	Bern - Laupen	20 km
Worb - Ostermundigen	8 km	Bern - Worb	11 km	Lyss - Münchenbuchsee	15 km	Schwarzburg - Köniz	21 km
Bern - Wohlen	8 km	Bern - Münsingen	14 km	Flamatt - Bern	18 km	Bern - Burgdorf	25 km

Abb. 2.18 Velodistanzen ab Zentren.

Veloverkehrsnetz

Der 2014 erarbeitete regionale Velonetzplan wurde 2024 überarbeitet (vgl. Abb. 2.19). Entsprechend dem Hierarchie-Prinzip des MIV-Strassennetzes (Haupt- und Nebenverbindung) besteht auch für Velofahrende zunehmend der Bedarf nach einem differenzierten Netz, welches unterschiedlichen Ansprüchen entspricht, dies insbesondere beim Alltagsverkehr.
Auf Regionsebene sind die Anforderungen beim Alltagsverkehr an die Infrastruktur vor allem eine sichere, direkte Verbindung zwischen den Orten und Zentren, möglichst geringe Höhenunterschiede, ein allwettertauglicher Belag und eine widerstandsfreie Linienführung (z. B. abseits vom MIV, Velo-Unterführungen). In der Stadt Bern und in den urbanen Zentren ist die Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsmitteln eine zentrale Herausforderung. Das betrifft z. B. die Veloführung bei Bus-/Tram-Haltestellen, die Breite der Velostreifen und die adäquate Priorisierung des Veloverkehrs bei Lichtsignalanlagen.

Velohauptverbindungsnetz

Der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (2023) unterscheidet drei Netzhierarchie-Stufen: Neben Velohauptverbindungen I und II sind innerhalb der Region Bern-Mittelland Korridore definiert, welche für Velobahnen zu prüfen sind. Die für die Region Bern-Mittelland prioritären radialen Verbindungen sind im Sachplan Veloverkehr enthalten.
Studien haben für mehrere Korridore die jeweils geeignete Linienführung für eine Weiterentwicklung der Velobahnen herausgearbeitet. Sie verlaufen entlang der wichtigen MIV- und ÖV-Korridore. Velohauptverbindungen, tangentiale Verbindungen und Nebenrouten komplettieren das Velowegnetz und gewährleisten kurze, direkte Wege zwischen den Gemeinden und Korridoren.
In der Stadt Bern basiert das Velowegnetz auf dem Masterplan Veloinfrastruktur, der zwischen Velohaupt- und Velonebenrouten unterscheidet. Die radialen Velohauptrouten stellen die Verbindung zwischen dem Zentrum und den verschiedenen Stadtteilen sicher und knüpfen an die regionalen Velokorridore der Nachbargemeinden an. In der nachfolgenden Abbildung (vgl. Abb. 2.19) sind die aktuellen Velobahnen und Velohauptverbindungen ersichtlich.

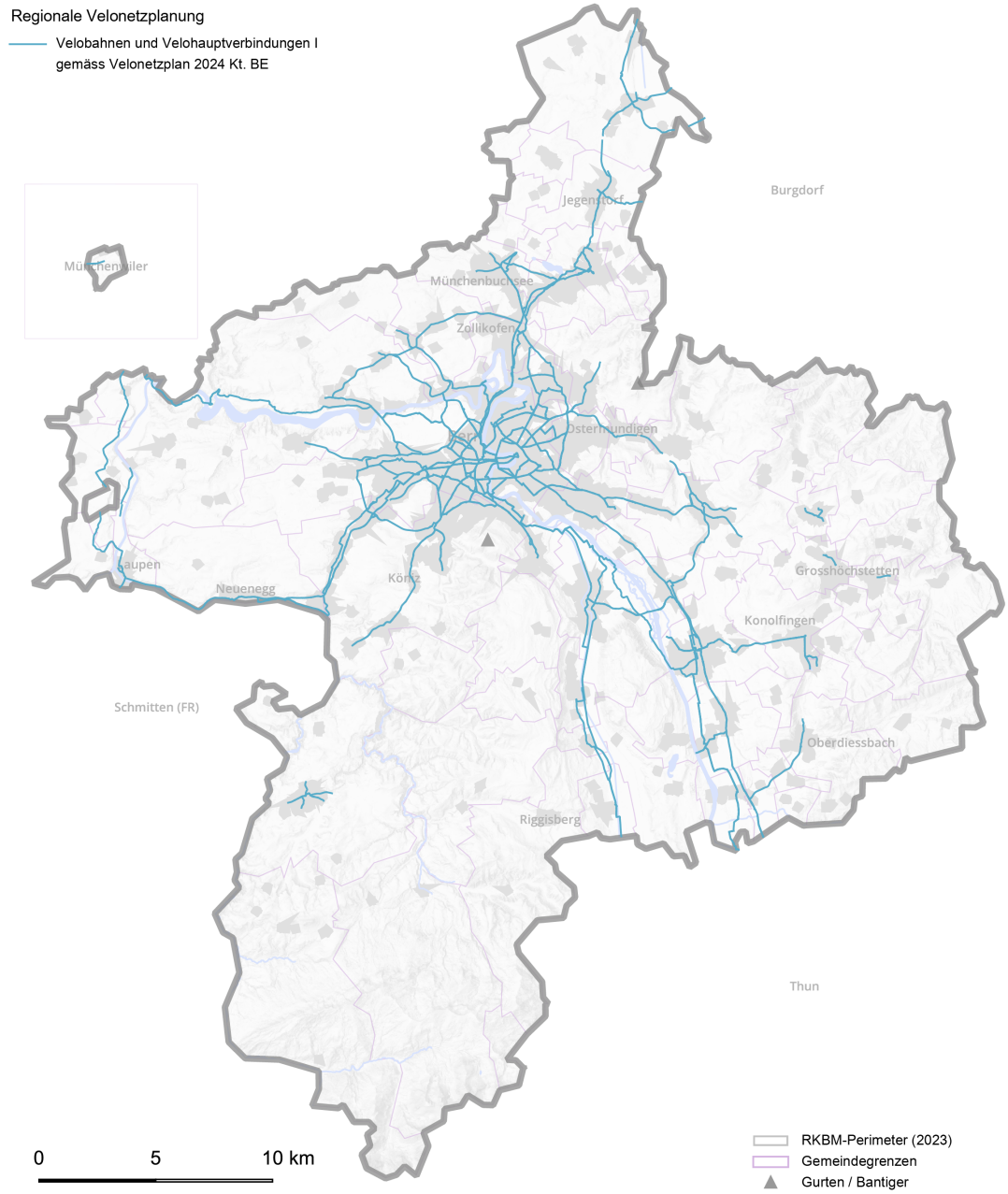


Abb. 2.19 Regionale Velonetzplanung: Velobahnen und Velohauptverbindungen in der Region Bern-Mittelland.

Die Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit von Strassen für den Veloalltagsverkehr erfolgt einerseits laufend bei Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten für den Gesamtverkehr (z. B. im Rahmen der Projekte «Neue Haltestelle Guisanplatz» oder «Sanierung Seftigenstrasse Wabern») und andererseits durch Projekte mit dem Veloverkehr als treibende Kraft des Sanierungsprojekts (z. B. Velohauptverbindung Murtenstrasse).

Bisher konnten in der Region Bern folgende wichtige Velohauptverbindungen für die Förderung des Veloverkehrs umgesetzt werden:
- Velohauptverbindung Bern Wankdorf (2016); Lorrainebrücke (2019)
- Velohauptverbindung Bern–Köniz (2019)
- Velogegenverkehr Schwarztorstrasse in Bern (2019)
- Velohauptverbindung Bern–Ostermundigen, Teil Bern ohne Guisanplatz (2019)
- Velohauptverbindung Bethlehem–Brünnen (Teilabschnitte ab 2020)
- Umsetzung div. Velostrassen (ab 2021)
- Sanierung Monbijoustrasse (2022)
- Velohauptverbindung Länggassstrasse (2023)

Mehrere weitere Velohauptrouten befinden sich in Planung und sollen ab 2025 umgesetzt werden.

Veloverleihsystem

2018 wurde in der Stadt Bern ein flächendeckendes Veloverleihsystem mit 160 Standorten und 1'600 Velos gestartet; im März 2024 gab es in der Stadt Bern 239 Stationen. Durch das engmaschige Standortnetz bietet das System eine grosse Flexibilität. Zu jeweils 50% stehen Velos ohne Tretunterstützung sowie E-Bikes mit einer Unterstützung bis zu 25 km/h zur Verfügung.

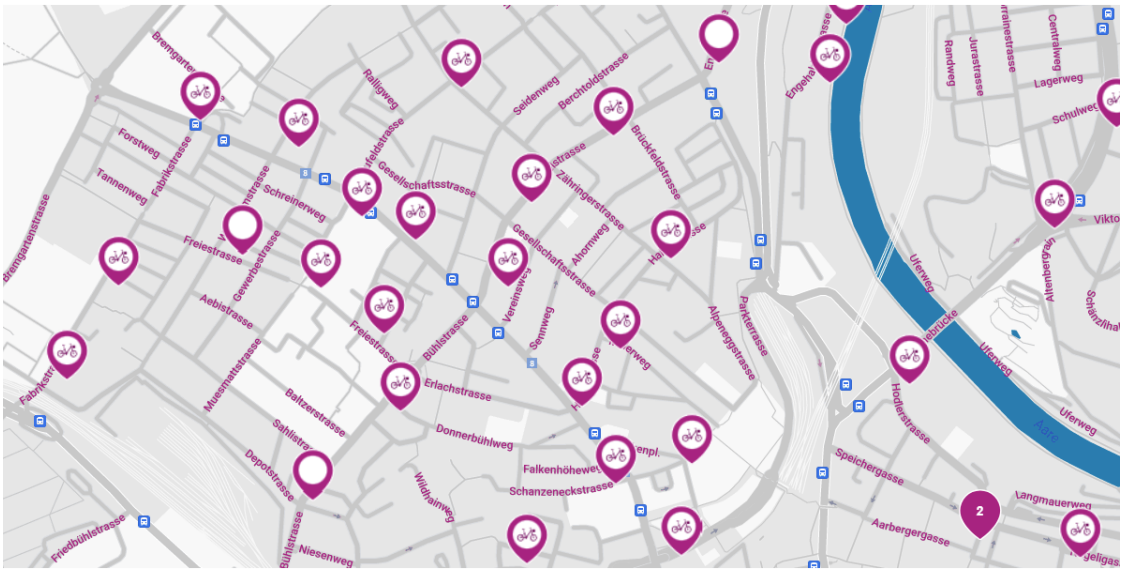


Abb. 2.20 Ausschnitt Standorte PubliBike in der Länggasse, Bern (www.publibike.ch; Stand 03.2024).

Das System wurde zwischen 2018 und 2023 schrittweise auf die Gemeindegebiete von Ostermundigen, Zollikofen, Köniz, Muri bei Bern, Ittigen und Moosseedorf ausgeweitet. In einem nächsten Ausbauschritt soll die Abdeckung auf Belp, Frauenkappelen, Kehrsatz, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Vechigen, Wohlen bei Bern und Worb ausgeweitet werden.
Das Veloverleihsystem ist mittlerweile bei der Bevölkerung und im Strassenverkehr fest etabliert. Dies zeigen auch die Zahlen: Im Jahr 2022

verzeichnete das Veloverleihsystem 1,654 Millionen Fahrten, das sind im Durchschnitt über 4'500 Fahrten pro Tag (oder drei Fahrten pro Velo und Tag), was gegenüber 2021 einer Steigerung um rund 29% entspricht. Das Veloverleihsystem wurde Ende 2023 von den Gemeinden gemeinsam neu ausgeschrieben. Die Vergabe für weitere acht Jahre ab 2026 erfolgte im Juni 2024 und ging wiederum an Publibike.
Seit 2015 steht auch ein separates Verleihsystem für Cargobikes zur Verfügung (Betreiber: carvelo). Das Verleihsystem ist schweizweit an zahlreichen Standorten verfügbar. In der Region Bern sind 38 sogenannte Carvelos ausleihbar, vorwiegend im Stadtgebiet sowie in einzelnen Gemeinden (Köniz, Münsingen, Ostermundigen, Wohlen bei Bern, Worb und Zollikofen).
Seit Anfang 2021 können in der Stadt Bern auch E-Trottinette ausgeliehen werden. Nachdem anfänglich zwei Anbieter zugelassen waren, ist es seit Mai 2024 noch ein Anbieter (VOI) mit total 300 E-Trottinetts.

2.4.5 Öffentlicher Verkehr

Basisnetz ÖV

Das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs entspricht dem aktuellen ÖV-Streckenangebot. Es setzt sich aus den bestehenden Bahn-, Tram- und Buslinien zusammen (vgl. Abb. 2.21).

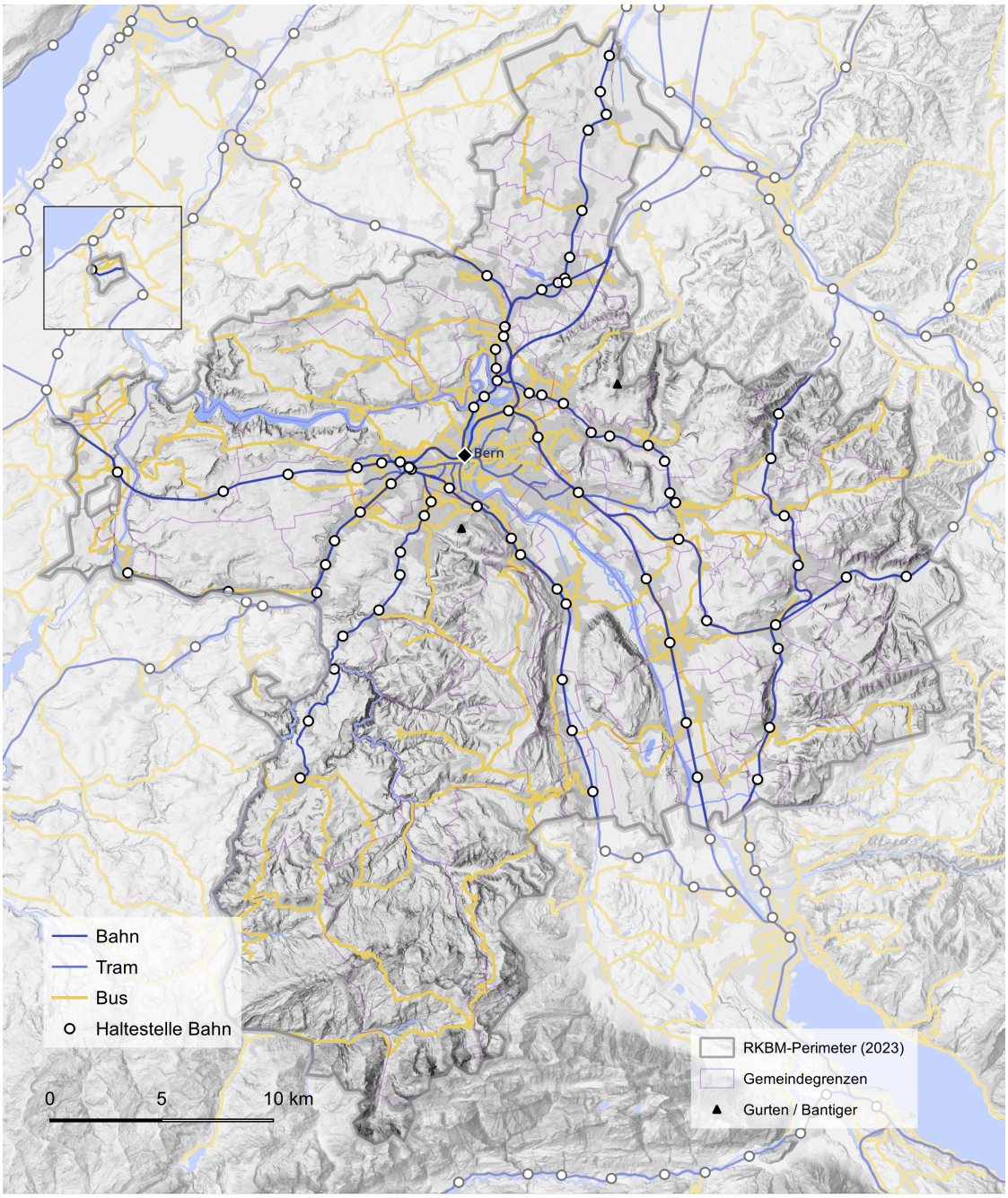


Abb. 2.21 Basisnetz öffentlicher Verkehr Region Bern-Mittelland (Stand 2024).

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Der Bahnhof Bern ist die Schlüsselstelle des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern-Mittelland und hat als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz eine nationale Bedeutung. Die Realisierung des Projekts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ist Voraussetzung für das Funktionieren des Bahnhofs Bern. Es ermöglicht eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des RBS und schafft mehr Platz für die Reisenden im SBB-Bahnhof. ZBB ist auch wegweisend für die Neuorganisation und Optimierung des innerstädtischen Verkehrssystems sowie des öffentlichen Raums der Stadt Bern. Bis 2030 werden die Publikumsanlagen der SBB erweitert, der RBS-Bahnhof neu positioniert, neue Zugänge vom und zum Bahnhof Bern geschaffen, das Veloparkierungsangebot ausgebaut sowie der Strassenraum und der öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld umgestaltet (vgl. dazu Abb. V.7 im Kartenband).

Abb. 2.22 *Die Bausteine der Projekte von Zukunft Bahnhof Bern inkl. städtische Verkehrsmassnahmen (Quelle: www.zukunftbahnhofbern.ch).*

Fernverkehr und S-Bahn-Angebot sowie STEP

Um die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes zu erhöhen, sind Ausbauten der Infrastruktur notwendig: Bereits 2018 wurde der neue Rosshäusern-tunnel in Betrieb genommen und der Saaneviadukt erneuert (Inbetriebnahme Ende 2021), womit eine durchgehende Doppelspur Bern–Gümmenen besteht. Zusätzlich zu ZBB sind weitere Massnahmen notwendig, um den Angebotsausbau im Fern- und Regionalverkehr realisieren zu können, der im Rahmen des Ausbauschritts 2035 (STEP AS 2035) und der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vorgesehen ist (vgl. dazu Abb. V.8 und Abb. V.9 im Kartenband). Das betrifft insbesondere die Ausbauprojekte im Knoten Bern. Hierzu gehören die schon abgeschlossene Entflechtung Wylerfeld östlich des Bahnhofs Bern (Inbetriebnahme Ende 2022) sowie eine Vielzahl weiterer Projekte auf den Abschnitten Wankdorf Süd–Ostermundigen, Gümligen–Münsingen und Bern West. Diese Projekte erhöhen die

Kapazitäten auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof Bern. Ein zügiges Vorgehen bei der Realisierung dieser Projekte ist geboten, da nur mit diesen Projekten das Bahnangebot von SBB und BLS weiter verdichtet werden kann. Der vorgesehene Angebotsausbau wird auch die City-Schiene stärken: Die S-Bahnen der Normalspur werden zwischen Wankdorf und Europaplatz vermehrt durchgebunden. Der Bahnhof Stöckacker wird in den nächsten Jahren zum Europaplatz hin verschoben. Dadurch lassen sich die Umsteigebeziehungen am Europaplatz zwischen den S-Bahn-Linien, aber auch auf die Feinverteiler verbessern. Eine zusätzliche Qualität schaffen die längerfristig angestrebten Halte von RE-Zügen an den beiden Agglomerationsbahnhöfen Wankdorf und Europaplatz, deren Verkehrsdrehscheibenfunktion weiter gestärkt werden soll.

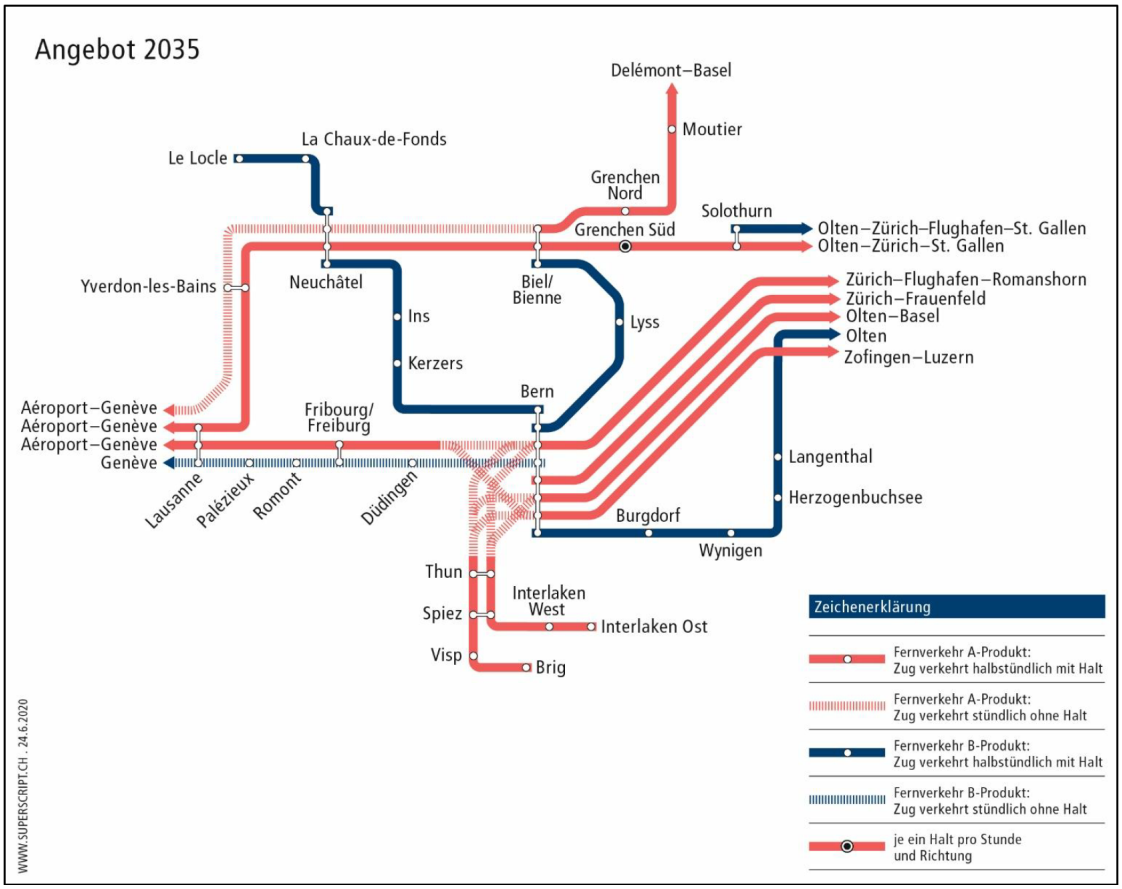


Abb. 2.23 Fernverkehrsangebot gemäss Ausbauschritt 2035 (Quelle: Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 -2025).

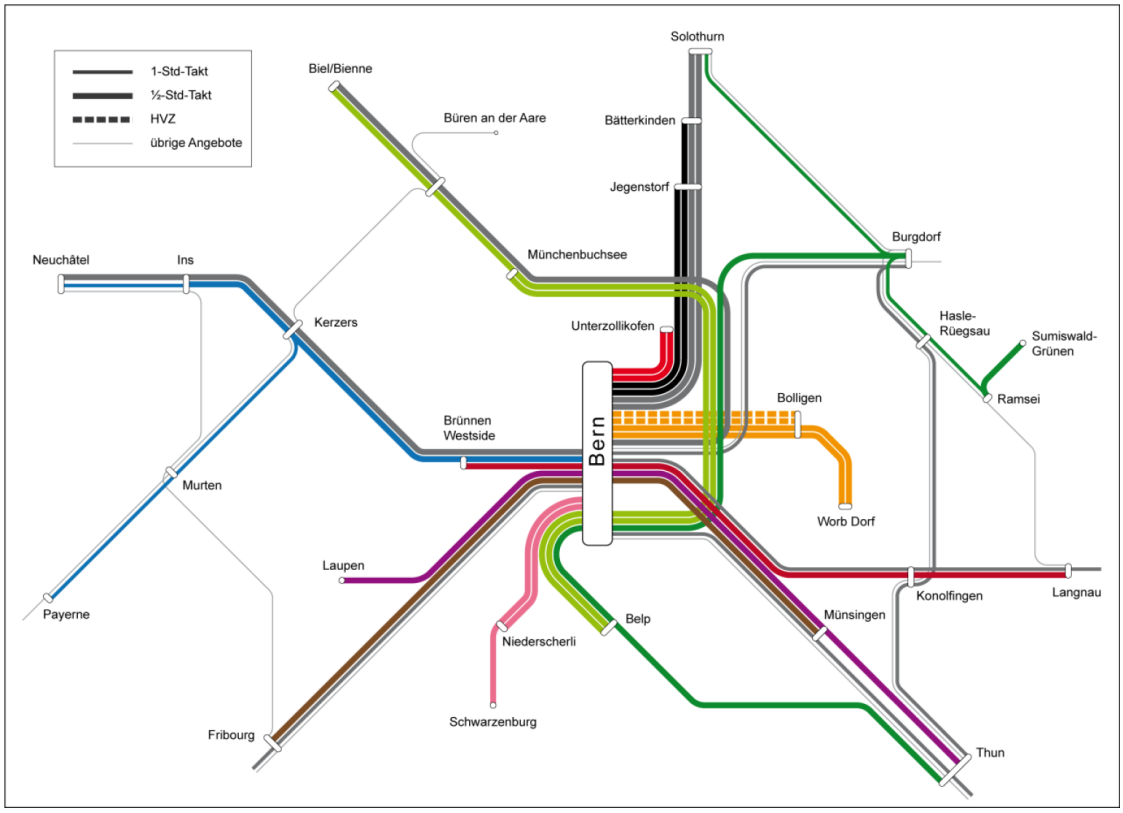


Abb. 2.24 Zielkonzept S-Bahn Bern mit 2. Teilergänzung (Quelle: Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 -2025).

Erfolgskontrollen Tramnetzerweiterungen

Tram Bern West: Durch die Umstellung der Buslinien 13 und 14 auf Trambetrieb zu den Linien 7 (Bümpliz) und 8 (Bethlehem, Bern Brünnen) im Jahr 2010 hat sich die Verkehrssituation im Westen von Bern grundlegend geändert. Die Transportkapazität im öffentlichen Verkehr wurde erhöht. Dies geht einher mit der Siedlungserweiterung Bern Brünnen inkl. Erlebnis- und Freizeitzentrum Westside. Die Wirkungskontrolle zeigte, dass das Aufkommen auf der Tramlinie 8 um mehr als 40% erhöht werden konnte, gleichzeitig resultierte eine Reduktion des MIV-Aufkommens auf dem Strassennetz.

Tram- und Busnetz

In hoher Intensität wird abgeklärt, wie das Tram- und Hauptbusliniennetz in der Kernagglomeration Bern weiterentwickelt werden soll. Dazu bildet die Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern eine wichtige Grundlage, ebenso wie mehrere Zweckmässigkeitsbeurteilungen zu Tramerweiterungsprojekten (diejenige zur zweiten Tramachse ist weiter in Bearbeitung).
Eine zentrale Rolle spielt die zukünftige ÖV-Erschliessung zwischen Bern und Köniz. Ein Systemwechsel ist vorerst nicht vorgesehen, vielmehr sollen auf der Linie 10 bis 2026 Doppelgelenkbusse eingeführt werden, die S6 auf einen 15-Min.-Takt bis Niederscherli verdichtet und die Veloinfrastruktur ausgebaut werden. In der langen Frist ist ein Systemwechsel in Richtung Tram oder in Richtung RBS-Verlängerung offen.

Auch das Inselareal soll mit einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb in den Korridoren Bern Bahnhof–Insel–Europaplatz und einer Taktverdichtung Bern Bahnhof–Güterbahnhof–Hinterkappelen besser erschlossen werden. Dazu sind konkrete Umsetzungsschritte in Vorbereitung.
Westlich des Bahnhofs Bern werden neue Linienführungen Tram via Laupenstrasse-Belpstrasse weiterentwickelt, um damit die dringend notwendige Entlastung des Trambetriebs am Hirschengraben zu ermöglichen. Bis 2026 soll auch die Frage der Linienführung einer zweiten Tramachse östlich des Bahnhofs geklärt werden. Zwei Varianten stehen noch zur Diskussion:
– Variante 1 via Bollwerk–Speichergasse–Nägeligasse
– Variante 2 via Bollwerk–Lorrainebrücke–Viktoriarain

Tangentialverbindungen

Die S-Bahn-Haltestelle Bern Wankdorf soll längerfristig via Guisanplatz Richtung Ostring (Osttangente) verbunden werden. Mit der Realisierung des Bypass Bern-Ost könnte eine neue ÖV-Linie über die zu einer Stadtstrasse zurückgebauten heutigen Autobahn A6 geführt werden. Eine starke Siedlungsentwicklung im Murifeld im Zusammenhang mit der Realisierung des Bypass Bern-Ost würde den Bedarf nach einer solchen Osttangente weiter erhöhen.
Die in der Netzstrategie angedachte südliche Tangente konnte mit den Buslinien 28 und 31 schon weitgehend realisiert werden. Auch im Westen konnte mit den Buslinien 22 und 27 die angedachte Angebotsverbesserung schon weitgehend umgesetzt werden. In der Planung fortgeschritten ist auch die Nordtangente zwischen Bümpliz, Europaplatz und dem Viererfeld.

Regionales Angebotskonzept

Die RKBM aktualisiert das regionale Angebotskonzept alle vier Jahre mit dem Ziel, die Tram-, Bus-, Postauto- und S-Bahn-Angebote bezüglich Nachfrage zu überprüfen und zu optimieren. Mit dem regionalen Angebotskonzept 2027–2030 strebt die RKBM zahlreiche Anpassungen und Ausbauten auf Linien in der Stadt, Agglomeration und im ländlichen Raum an. So schlägt sie beispielsweise für verschiedene Linien ein verbessertes Abend- und Wochenendangebot sowie Taktverdichtungen vor.

Buslinien in der Nacht: Moonliner

Seit gut 20 Jahren verkehren insgesamt 52 Nachtlinien unter dem Markennamen Moonliner in und zwischen den Grossräumen Bern, Biel, Thun und Solothurn sowie im Berner Oberland. Noch bis Ende 2021 galt ein spezieller Zonentarif. Ab dem 17. Dezember 2021 wurden die Nachtbusse in das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs aufgenommen. Seither entfällt der Nachtzuschlag. Seit 2022 konnte das Angebot insbesondere in der Stadt Bern und den angrenzenden Agglomerationsgemeinden markant ausgebaut werden (weitgehend identisches Liniennetz Tagesbetrieb und Nachtangebot, stündliche Abfahrten Bahnhof Bern, Halbstundentakt auf wichtigen Gemeinschaftsstrecken).

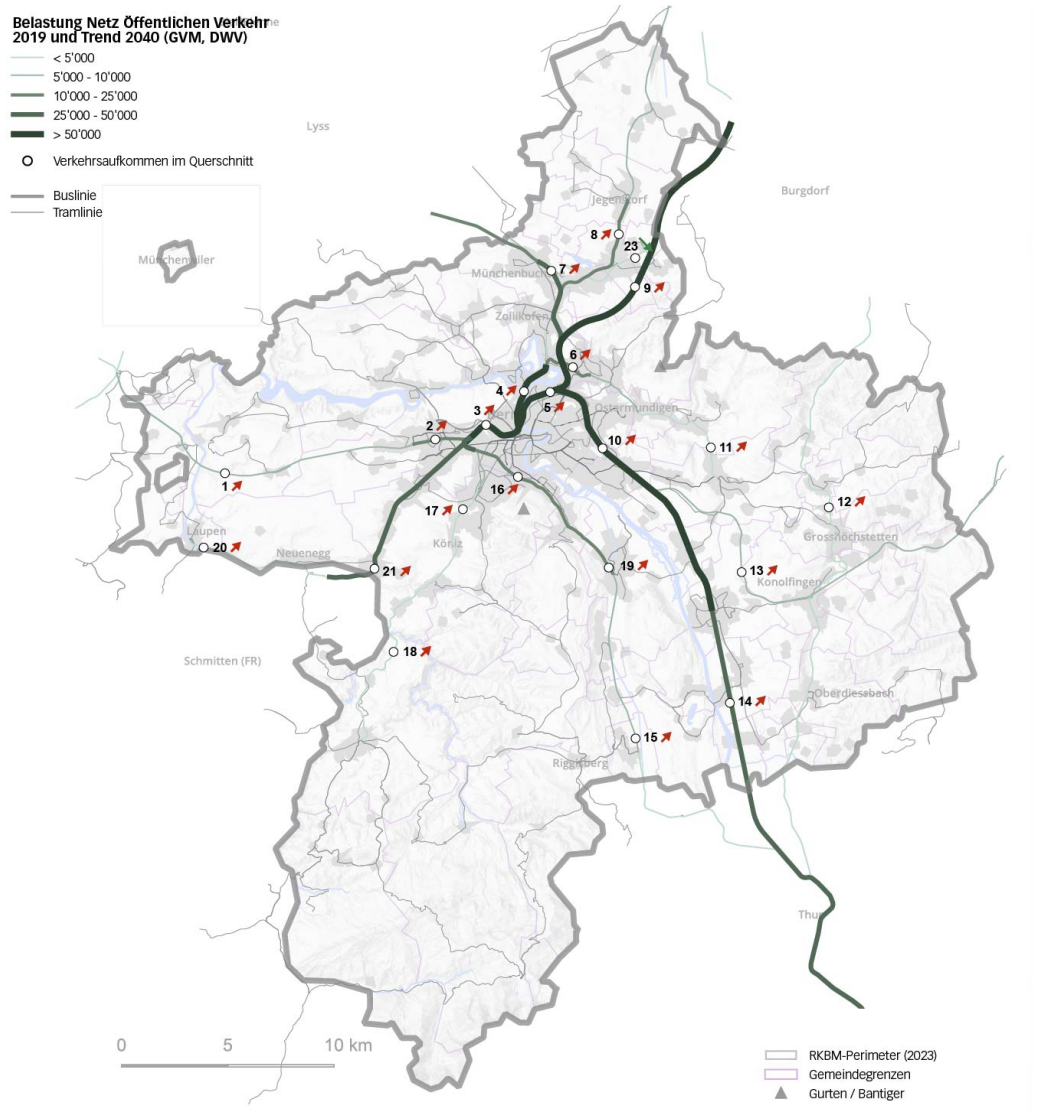
Nachfrage im Regional- und Fernverkehr

Im öffentlichen Verkehr ist sowohl im urbanen Zentrum wie auf den Zufahrtsachsen eine sehr hohe Nachfrage festzustellen. Die Analyse des ÖV-Aufkommens mit dem GVM BE 2019 führt – gemessen am DWV 2019

und den Prognosen für den DWV 2040 – zu folgenden Ergebnissen (vgl. Abb. 2.25 mit zugehöriger Tabelle):[9]

- Beim Bahnverkehr weist die östliche Zufahrtsstrecke zum Bahnhof Bern (Abschnitt Bern–Wankdorf) mit rund 180'000 Fahrgäst:innen pro Tag die höchste Nachfrage auf. Die Zufahrtsstrecke im Westen verzeichnet mit rund 71'000 Fahrgäst:innen pro Tag ein deutlich geringeres Fahrgastaufkommen. Auf beiden Zufahrtsstrecken wird bis 2040 mit einem deutlichen Anstieg von 20'000–30'000 Fahrgäst:innen gerechnet.
- Auf dem Meterspurnetz ist der Abschnitt Bern–Worblaufen mit rund 48'000 Passagier:innen pro Tag am stärksten frequentiert, wobei bis 2040 eine Zunahme auf gegen 57'000 Passagier:innen erwartet wird. Auch der Abschnitt zwischen Worblaufen und Papiermühle ist stark frequentiert und wird bis 2040 auf über 21'000 Fahrgäst:innen pro Tag wachsen.
- Die Strecke Richtung Olten–Basel/–Zürich/–Luzern nutzen rund 92'000 Passagier:innen pro Tag (Querschnitt Höhe Bäriswil), diejenige im Aaretal rund 48'000. Es folgen die Strecken in Richtung Freiburg mit ungefähr 33'000 Fahrgäst:innen pro Tag sowie in Richtung Biel mit über 27'000 Fahrgäst:innen pro Tag. Ein überdurchschnittlich starkes Wachstum wird auf den Strecken westlich von Bern erwartet. So wird für die Strecke Richtung Freiburg eine Zunahme des Passagieraufkommens von über 50% prognostiziert.
- Die Strecke Richtung Neuenburg weist bis zu 10'000 Fahrgäst:innen pro Tag auf. Auf den Strecken Bern–Gürbetal–Thun, Bern–Konolfingen und Bern–Schwarzenburg sind zwischen 4'000 und 12'000 Fahrgäst:innen pro Tag zu verzeichnen. Bis 2040 wird besonders auf den Strecken Richtung Konolfingen und von Belp Richtung Bern mit einem überdurchschnittlichen Wachstum des Passagieraufkommens gerechnet.

[9] In den Prognosen für 2040 wird davon ausgegangen, dass der Angebotsausbau im Fern- und Regionalverkehr gemäss STEP AS 2035 und 2. Teilergänzung S-Bahn Bern umgesetzt worden ist.



Nr.	Verkehrs-entwicklung	Streckenabschnitt	GVM 2019	GVM 2040
1	↗	Gümmenen - Rosshäusern	9'100	12'100
2	↗	Bern Bümpliz Nord	9'600	15'000
3	↗	Bern Weyermannshaus	71'200	97'400
4	↗	Bern - Bern Felsenau	47'700	56'600
5	↗	Bern - Bern Wankdorf	184'100	215'900
6	↗	Worblaufen - Papiermühle	18'500	21'300
7	↗	Münchenbuchsee - Zollikofen	27'400	32'700
8	↗	Urtenen-Schönbühl - Jegenstorf	11'500	16'700
9	↗	Strecke Höhe Bäriswil	91'900	108'200
10	↗	Ostermundigen - Gümligen	63'100	77'800
11	↗	Boll - Worb	3'000	3'100
12	↗	Biglen - Grosshöchstetten	1'600	1'800

Nr.	Verkehrs-entwicklung	Streckenabschnitt	GVM 2019	GVM 2040
13	↗	Worb SBB - Tägertschi	8'700	12'300
14	↗	Münsingen - Wichtrach	48'100	55'400
15	↗	Kaufdorf - Thurnen	4'100	4'900
16	↗	Weissenbühl - Wabern	12'600	16'500
17	↗	Köniz - Moos	5'300	6'200
18	↗	Schwarzenbrücke - Lanzenhäusern	2'400	2'700
19	↗	Belp - Kehrsatz	10'400	13'700
20	↗	Laupen - Neuenegg	1'500	2'100
21	↗	Oberwangen - Thöris	33'000	51'400
23	↘	Moosseedorf - Mattstetten	5'100	4'900

Abb. 2.25 Verkehrsbelastung ÖV-Basisnetz (Datengrundlage: GVM BE 2019, ÖV DWV 2019 und Trend 2040).

Auf dem städtischen ÖV-Netz weist der Abschnitt Bahnhof–Hirschengraben die deutlich höchste Nachfrage auf (rund 85'000 Fahrgäst:innen pro Tag). In der Innenstadt verzeichnen die Linien in der Spital- und Marktgasse ebenfalls eine sehr starke Nachfrage (über 60'000 Fahrgäst:innen pro Tag). Ausserhalb der Innenstadt ist die Effingerstrasse im Bereich Kocherpark mit rund 40'000 Fahrgäst:innen pro Tag hoch frequentiert. Die Thunstrasse weist im Abschnitt Brunnadernstrasse–Thunplatz/Helvetiaplatz/Tierpark eine Nachfrage von über 28'000 Passagier:innen pro Tag auf. Die Strecken Richtung Länggasse (Universität) und Köniz (Dübystrasse) werden von durchschnittlich 17'000 Fahrgäst:innen pro Tag genutzt.
Verlängerung Tramlinie 9: Die Tramlinie 9 verkehrt seit dem Jahresfahrplan 2013 bis zum Bahnhof Bern Wankdorf anstelle Guisanplatz Expo. Damit konnte eine Netzlücke im Tramnetz geschlossen und die Erschliessungsqualität für diesen Teilbereich des ESP Wankdorf deutlich verbessert werden. Wurden im Jahr nach der Inbetriebnahme rund 2'400 Fahrgäst:innen pro Tag transportiert, so beträgt das Fahrgastaufkommen heute im Querschnitt bereits rund 4'500 Personen pro Tag. Die Entwicklungen im Bereich des Wankdorf Centers respektive Wankdorf Stadions und Wankdorf City (nördlich Bahnhof Wankdorf) tragen zur Zunahme des Passagieraufkommens bei.

2.4.6 Motorisierter Individualverkehr

Basisstrassennetz

Das regionale Basisstrassennetz wird in Abb. 2.26 dargestellt.

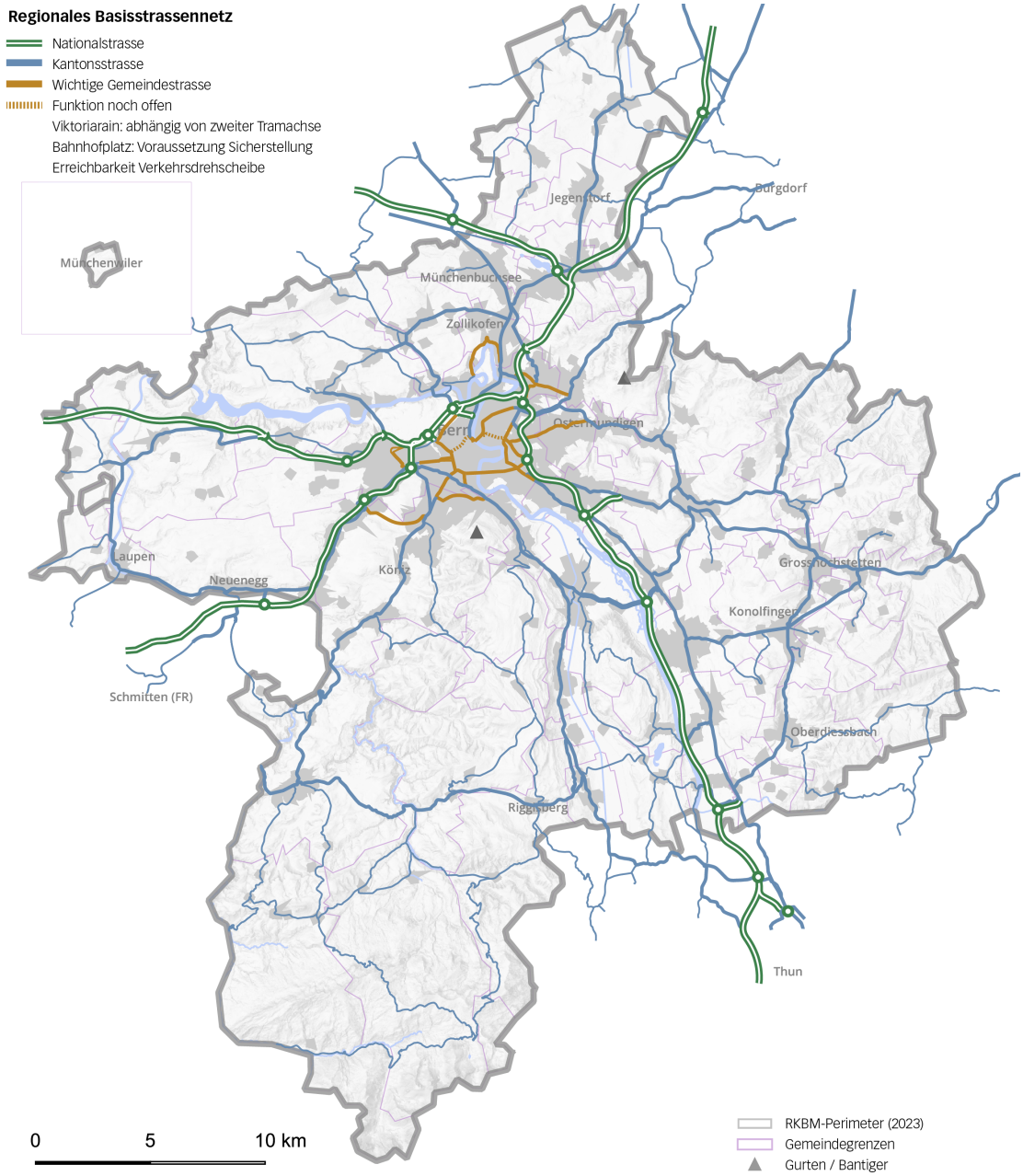
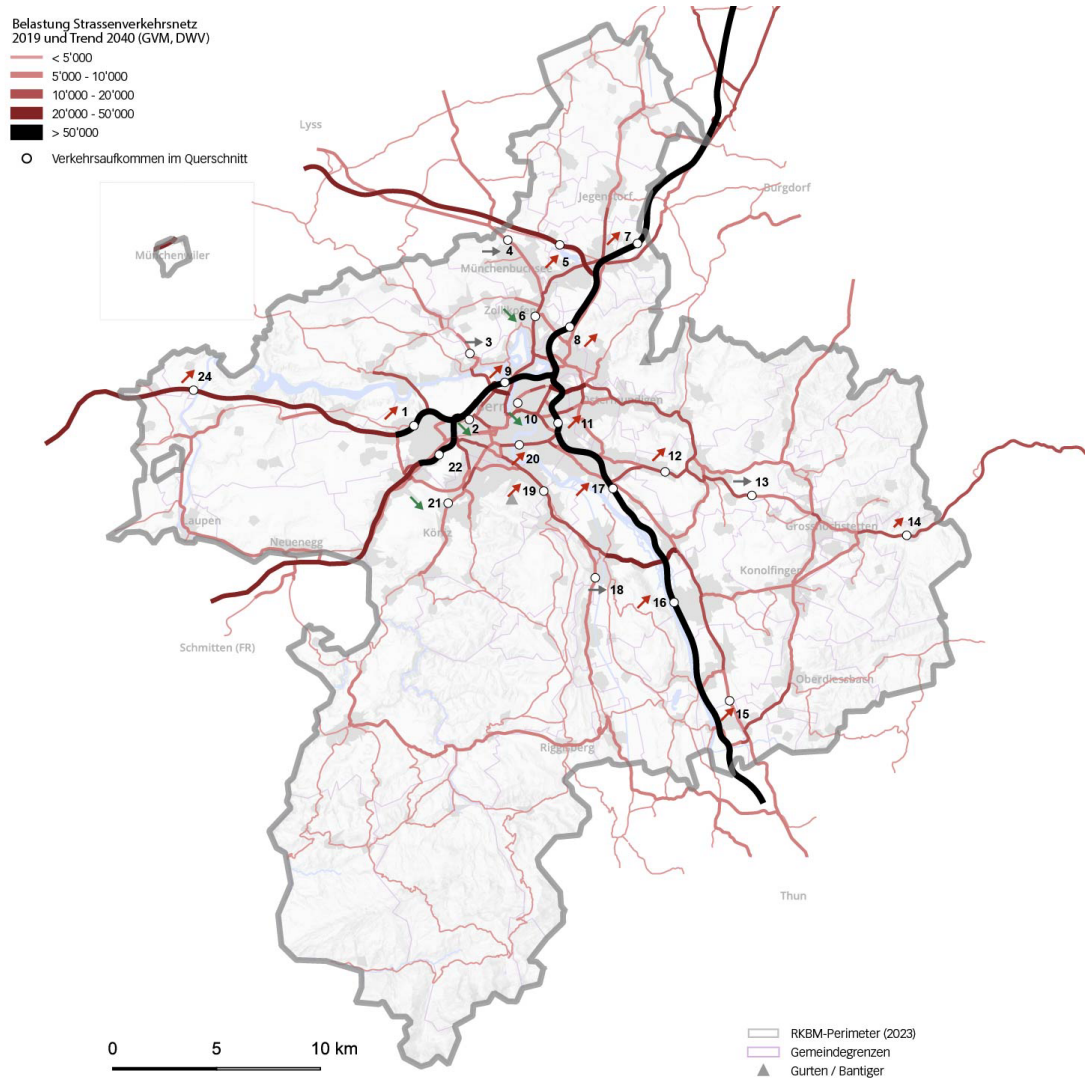


Abb. 2.26 Regionales Basisstrassennetz Region Bern-Mittelland.

Verkehrsbelastung und Entwicklung

Stark belastet sind das Gebiet der Stadt Bern und ihrer Einfallsachsen aus den Haupteinzugsgebieten. In der Kernagglomeration weisen die meisten Hauptverkehrsachsen Belastungen von über 15'000 Fahrzeugen pro Tag auf (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV 2019). In der Stadt Bern weisen einige Strassen Belastungen von über 20'000 Fahrzeugen pro Tag auf (z. B. Bolligenstrasse 25'000 Fz., Lorrainebrücke 20'400 Fz.,

Thunstrasse 20'200 Fz.). Die Ortszentren von Köniz und Wabern weisen Belastungen von je rund 19'000 Fahrzeugen auf. Gemäss der Trendanalyse des GVM BE 2019 ist in der Region bis 2040 insgesamt mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen (vgl. Abb. 2.27).



Nr.	Verkehrs-entwicklung	Gemeinde	Ort	DWV 2019	DWV 2040
1	↗	Bern	A1 (Brünnen)	42´400	45´600
2	↘	Bern	Murtenstrasse	18´700	15´300
3	→	Kirchlindach	Bernstrasse	7´600	7´600
4	→	Münchenbuchsee	Bielstrasse	7´900	7´900
5	↗	Wiggiswil	A6	34´600	37´000
6	↘	Zollikofen	Bernstrasse	13´800	13´600
7	↗	Mattstetten	A1 (Bäriswil)	83´200	92´600
8	↗	Ittigen	A1 (Grauholz)	114´400	121´000
9	↗	Bern	A1 (Neufeld)	115´000	121´100
10	↘	Bern	Lorrainebrücke	20´400	15´000
11	↗	Bern	A6 (Ostring)	82´300	86´900
12	↗	Worb	Worbstrasse	14´300	14´600

Nr.	Verkehrs-entwicklung	Gemeinde	Ort	DWV 2019	DWV 2040
13	→	Worb	Luzernstrasse	10´100	10´100
14	↗	Bowil	Langnaustrasse	11´400	11´700
15	↗	Wichtrach	Thunstrasse	8´600	8´700
16	↗	Münsingen	A6	54´100	56´300
17	↗	Muri bei Bern	A6	63´600	66´400
18	→	Belp	Bernstrasse	7´300	7´300
19	↗	Köniz	Seftigenstrasse	16´600	16´900
20	↗	Bern	Monbijoubrücke	18´000	19´900
21	↘	Köniz	Schwarzburgstrasse	7´300	7´100
22	↗	Bern	A12 (Bümpliz)	51´300	54´500
24	↗	Wileroltigen	A1	33´1000	36´600

Abb. 2.27 Verkehrsbelastung Basisnetz (GVM BE 2019, DWV 2019 und Trend 2040).

Im Vergleich zum ÖV und zum Veloverkehr fällt das MIV-Wachstum geringer aus. Im Binnenverkehr der Stadt Bern bleibt das MIV-Aufkommen (in Wegen) stabil. Insgesamt wird bis 2040 mit einem MIV-Wachstum von gut 4% für Fahrten mit Ziel und Quelle innerhalb der Region und von fast 6% für Fahrten mit Ziel oder Quelle ausserhalb der Region gerechnet. Auf das Strassennetz heruntergebrochen bedeutet dies vor allem eine Verkehrszunahme auf dem Nationalstrassennetz (z. B. A1 Neufeld +11%, Grauholz +9%, A6 Ostring +10%, A12 Bümpliz +12%) sowie auf den Hauptverkehrsachsen der Agglomerationsgemeinden (z. B. Worbstrasse in Rüfenacht +6% und Bielstrasse in Münchenbuchsee +9%), was die Anzahl Staustunden auf den Nationalstrassen weiter erhöhen dürfte.

Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen

Der Kanton Bern verfügt über ein flächendeckendes Black Spot Management (BSM) für alle Unfallschwerpunkte (USP) auf National-, Kantons-, und Gemeindestrassen (vgl. Abb. 2.28).

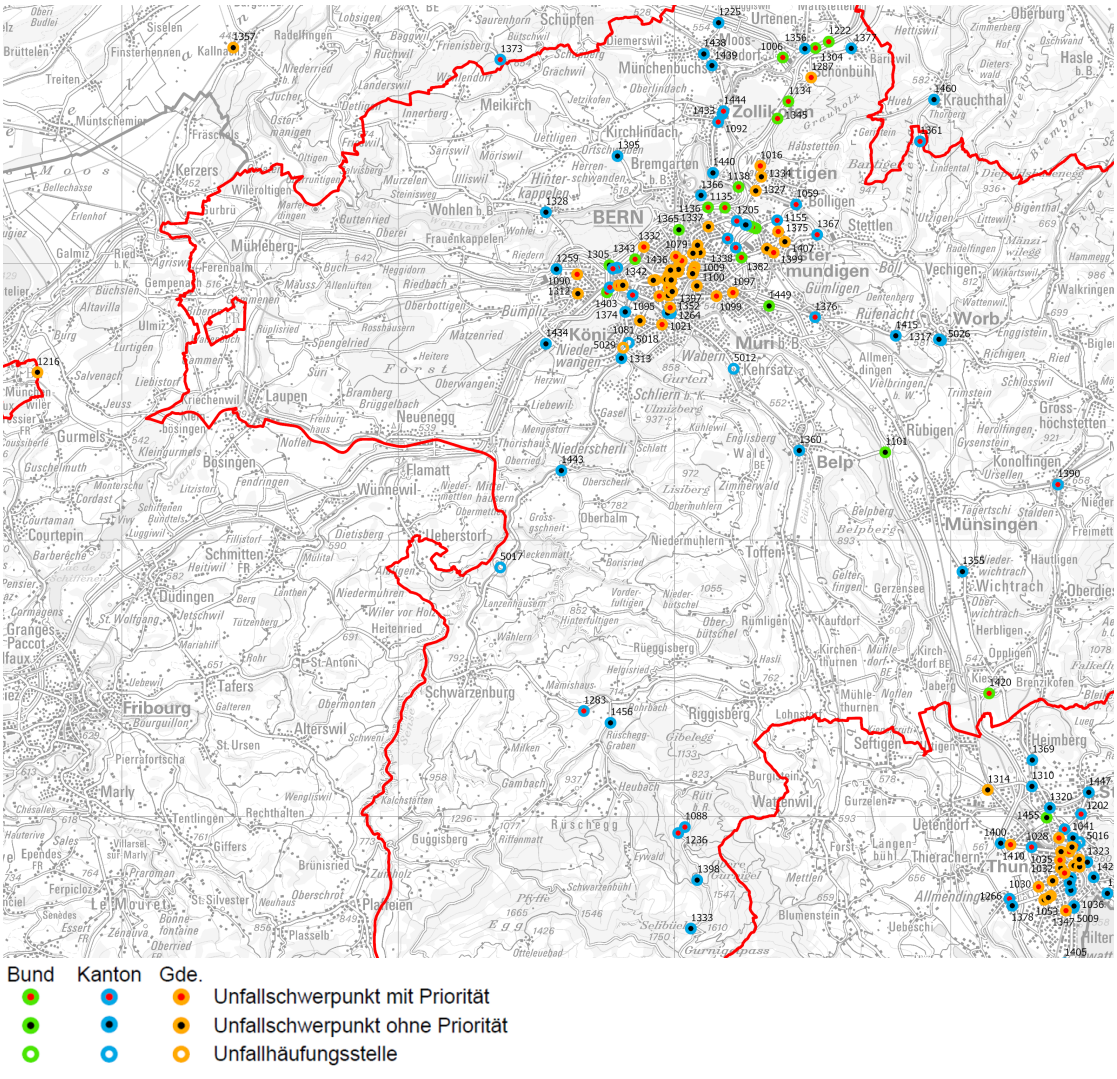


Abb. 2.28 Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen innerhalb der Region Bern-Mittelland: Verortung und Sanierungsstand 12.2022 (Quelle: BVE-TBA-DLZ).

Das BSM wird in das RGSK integriert und bei der Massnahmenentwicklung und -priorisierung einbezogen. Federführend ist das Tiefbauamt des Kantons Bern: Es erhebt die USP und ergänzend dazu auch Unfallhäufungsstellen (UHS). Weitere Detailauswertungen finden regelmässig auch in den einzelnen Gemeinden statt.
Von höchster Prioritär ist die Sanierung von USP. Die Kenntnis über die UHS ermöglicht das Erkennen zusätzlicher Opportunitäten zur Verbesserung der Strassensicherheit.
Innerhalb der Region Bern-Mittelland wurden im Zeitraum 2020 bis 2022 insgesamt 47 USP identifiziert, davon 11 auf dem Netz des Bundes (Autobahn), 16 auf Kantonsstrassen und 20 auf Gemeindestrassen. Zusätzlich wurden 5 UHS identifiziert (vier auf Kantonsstrassen und eine auf Gemeindestrassen). Von den 47 USP in der Region Bern-Mittelland wurden 30 USP aufgrund mehrerer Grenzwertüberschreitungen als prioritär zur Sanierung eingestuft; davon sind bereits fünf in Umsetzung und für zehn USP sind Massnahmen oder Projekte aufgegleist.

Temporeduktion

In der Region Bern-Mittelland haben 44 Gemeinden Zonen mit einem Niedriggeschwindigkeitsregime in Form von Begegnungszonen und/oder Tempo-30-Zonen. Die Zonen befinden sich vor allem auf dem Gemeindestrassennetz und nur in wenigen Fällen auf dem Kantonsstrassennetz. 30 Gemeinden innerhalb der Region Bern-Mittelland weisen kein Niedriggeschwindigkeitsregime auf. Per Januar 2023 bestanden in der Region Bern-Mittelland insgesamt 391 Tempo-30-Zonen und 244 Begegnungszonen (vgl. Abb. 2.29 und Abb. 2.30).

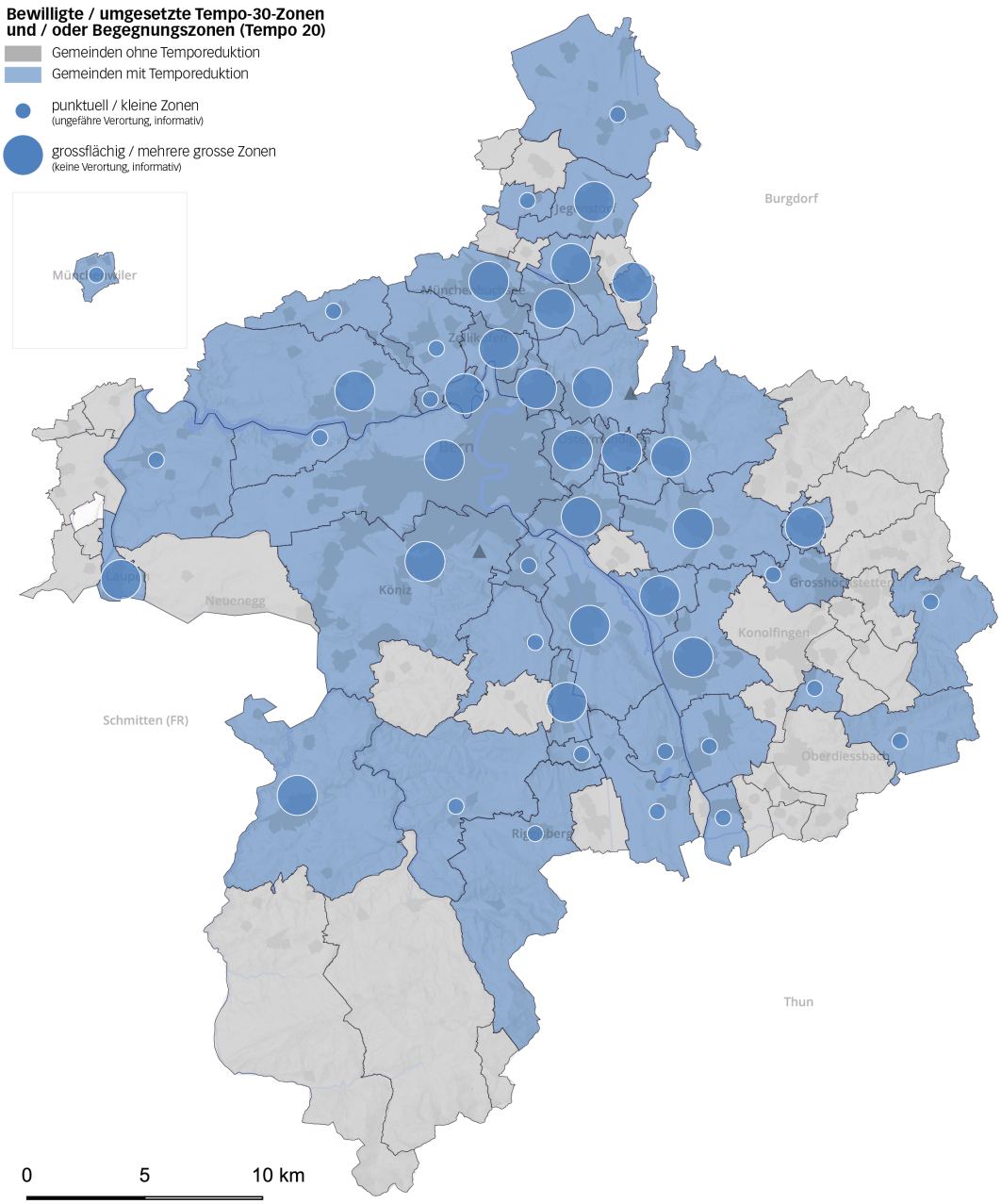


Abb. 2.29 Gemeinden mit vorliegender Verfügung oder bereits umgesetzten Begegnungs-/Tempo-30-Zonen (Quelle: BVE-TBA, Stand 01.2023).

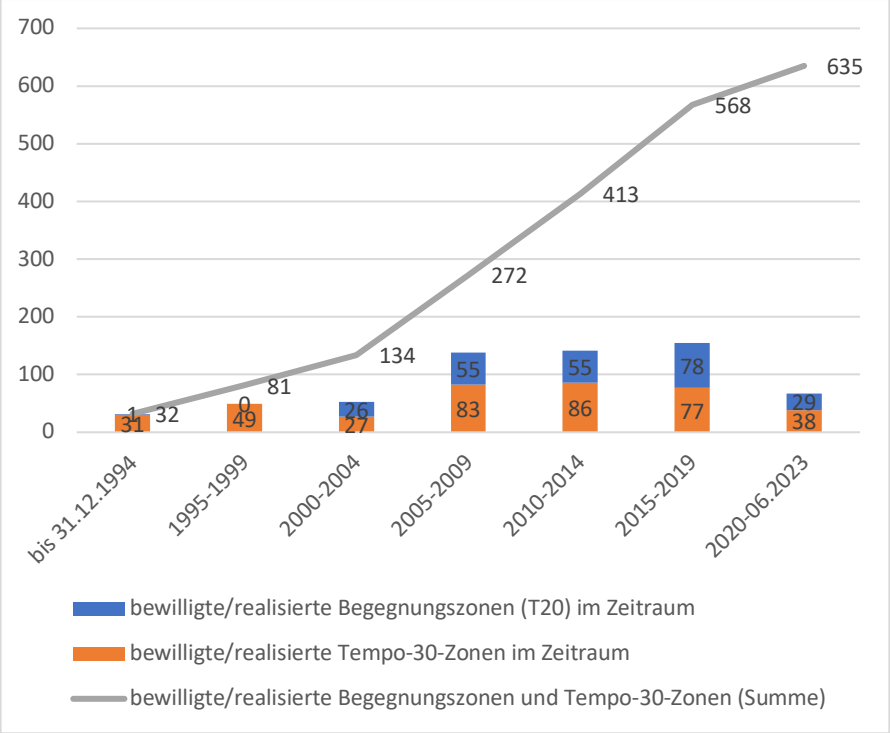


Abb. 2.30 Entwicklung der bewilligten/realisierten Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen in der Region Bern-Mittelland (Quelle: BVE-TBA).

Parkplatzbewirtschaftung

Zwar betreiben fast alle Gemeinden mit Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten, knappem Parkplatzangebot und grosser Nachfrage eine Parkplatzbewirtschaftung. Es fehlt jedoch bisher an einer regionalen Strategie und einer Abstimmung der Gemeinden untereinander.
Die Stadt Bern verfügt über ein Parkierungskonzept für den MIV. Dieses legt den Schwerpunkt auf die Lenkung des MIV zu den öffentlichen Parkhäusern und klärt den Umgang mit Car-Parkplätzen sowie die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum.
Ein Bedarf für eine Parkplatzbewirtschaftung respektive für regional abgestimmte Konzepte zur Steuerung des Verkehrs besteht in den Freizeit- und Erholungs-Hotspots der Region – wie z. B. Wohlensee und Frienisberg. Vor diesem Hintergrund soll in einem nächsten Schritt eine regionale Studie zum Thema Parkplatzbewirtschaftung/Parkraummanagement durchgeführt werden.

Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz und STEP-NS

Die Analyse der Verkehrsflüsse zeigt, dass das Nationalstrassennetz im urbanen Kerngebiet während den Spitzenzeiten regelmässig überlastet ist. Für die Region Bern-Mittelland ist es wichtig, dass das nachgelagerte lokale und regionale MIV-Netz nicht überlastet wird. Besonders auch die Stadt Bern selbst ist auf ein funktionierendes Nationalstrassennetz angewiesen, verfolgt sie doch die Strategie, den MIV auf dem Gemeindestrassennetz möglichst direkt auf das Nationalstrassennetz zu führen. Ein während Spitzenzeiten chronisch überlastetes Nationalstrassennetz in der Kernagglomeration würde die angestrebte Verlagerung vom lokalen und

regionalen Netz auf das nationale Netz nicht nur verhindern, sondern würde vielmehr zusätzlichen Ausweichverkehr vom nationalen auf das lokale und regionale Netz zur Folge haben.
Aus diesem Grund ist die Umgestaltung beim Anschluss Wankdorf (BUGAW) mit einer umfassenden Neuorganisation der MIV-Verkehrsströme sowie dem Bau einer Fuss- und Velobrücke (Brücke: Bestandteil AP3) von hoher Priorität, auch wenn bei diesem Projekt aus Sicht der Stadt Bern noch Optimierungspotenzial besteht. Langfristig von sehr grosser Relevanz ist auch der Bypass Bern-Ost (A6), mit welchem die Stadtreparatur durch den Rückbau der A6 zu einer quartierverträglichen Stadtstrasse – und damit die Erschliessung grosser neuer Potenziale der Siedlungsentwicklung im Gebiet Bern-Ost, Muri bei Bern, Ostermundigen – möglich wird. Der Baubeginn dürfte aber nicht vor 2035 erfolgen.

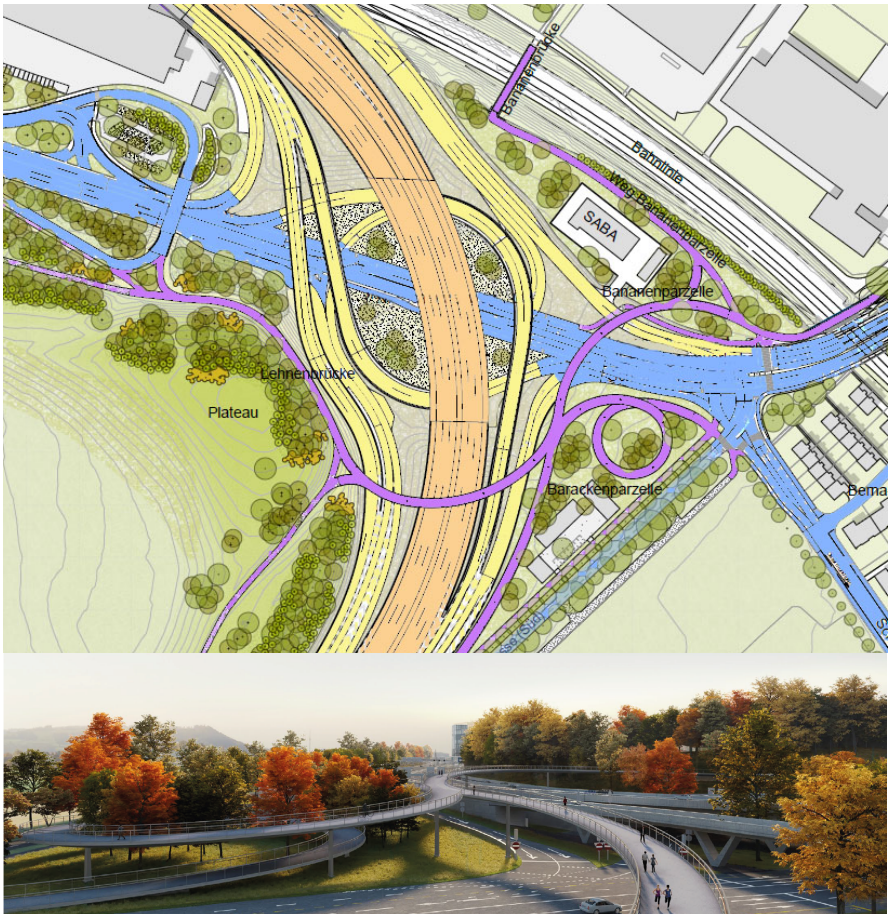


Abb. 2.31 *Plan und Visualisierung Projekt Umgestaltung Anschluss Wankdorf (Quelle: ASTRA).*

2.4.7 Kombinierte Mobilität

Die Bedeutung der multimodalen Mobilität ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Dies ist zum einen auf stetige Verbesserungen des ÖV-, Fuss- und Veloverkehr-Angebots sowie auf ein wachsendes Bewusstsein für Nachhaltigkeit zurückzuführen. Zum anderen sind die begrenzte Anzahl an Parkplätzen in den Zentren und Verkehrsbehinderungen in den Spitzenstunden bedeutende Push-Faktoren beim Umstieg auf alternative Verkehrsmittel.

Konzeptionelle Grundlagen zu VDS

Um das gemeinsame Verständnis von Verkehrsdrehscheiben (VDS) zu fördern, haben das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, das Tiefbauamt und das Amt für Gemeinden und Raumordnung im Sommer 2022 das Merkblatt «Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern» erarbeitet. Dieses ist auf den kantonalen Richtplan und die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 abgestimmt. Das Merkblatt unterstützt die verschiedenen Akteur:innen bei der Planung und Realisierung ihrer Projekte.
Im Jahr 2023 erarbeitete die RKBM die Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland». Den Kern der Studie bildet das Zielbild zu den VDS. Dieses enthält Hubs, die sich auf einzelne Verkehrskorridore verteilen und unterschiedlichen Typen von Drehscheiben entsprechen. Für die ermittelten Standorte und die Typisierung von Verkehrsdrehscheiben (VDS) in der Region wurde eine Umsetzungsstrategie entwickelt. Die Ergebnisse der Studie bilden eine wichtige Grundlage für das RGSK 2025. Sie fliessen in das Zukunftsbild und in die Teilstrategie zur kombinierten Mobilität ein.

Bike and Rail (B+R)

In der Region Bern-Mittelland bestehen bei Bahnstationen über 13'000 Bike-and-Rail-Plätze (B+R), davon 5'600 in der Stadt Bern.
Seit der Eröffnung der Velostation Welle 7 im August 2023 stehen im Perimeter Bahnhof Bern 5'350 Veloabstellplätze zur Verfügung, davon 2’650 in Velostationen. Bis ins Jahr 2030 wird mit einem Bedarf von rund 10’000 Abstellplätzen gerechnet. Die Stadt Bern steht somit vor der Herausforderung, dass sie in den nächsten Jahren eine grosse Zahl zusätzlicher Abstellplätze in Bahnhofsnähe schaffen muss.
Neben Bern Wankdorf und Bern Europaplatz verfügen auch die Bahnhöfe Münsingen, Belp, Jegenstorf, Münchenbuchsee und Zollikofen über (teilweise deutlich) mehr als 200 B+R-Plätze. Neben dem Bahnhof Bern sind Neu- oder Ausbauten von grösseren Velostationen auch an den Bahnstationen Bern Wankdorf, Bern Bümpliz Nord, Bern Europaplatz, Münsingen, Ostermundigen, Laupen, Thurnen und Jegenstorf geplant.

Region/Bahnhof	TU	P + R inkl. IV	B + R	Carsharing am Bahnhof	E-Ladestation
Korridor Bern					
Bahnhof Bern	SBB	500	4'670	36	12
Bern Europaplatz	SBB/BLS	0	85	0	2
Bern Brünnen	BLS	0	114	1	1
Bern Bümpliz Nord	BLS	66	31	3	0
Bern Bümpliz Süd	SBB	32	66	3	0
Bern Felsenau	RBS	0	20	0	0
Bern Stöckacker	BLS	0	10	0	0
Bern Tiefenau	RBS	0	30	1	0
Bern Wankdorf	SBB	8	559	3	0
Bern Weissenbühl	BLS	0	14	4	0
Riedbach	BLS	17	34	0	0
Total		623	5633	51	15
Korridor Nord					
Fraubrunnen	RBS	35	180	1	0
Grafenried	RBS	30	100	0	0
Jegenstorf	RBS	61	470	2	0
Moosseedorf	RBS	0	140	1	0
Münchenbuchsee	SBB	87	263	3	0
Oberzollikofen	RBS	0	60	0	0
Schönbühl-SBB	SBB	50*	40*	1	0
Schönbühl-RBS	RBS	0	140	0	0
Unterzollikofen	RBS	0	120*	0	0
Urtenen	RBS	9	60	0	0
Zollikofen	RBS/ SBB	32	205	3	0
Total		304	1'778	11	0
Korridor Ost					
Bigenthal	BLS	8	15	0	0
Boll-Utzigen	RBS	17	100	2	0
Bolligen	RBS	0	70	1	0
Deisswil	RBS	12	20	0	0
Ittigen	RBS	0	30	0	0
Ostermundigen	SBB	42	280	2	0
Papiermühle	RBS	1	50	2	0
Stettlen	RBS	0	50	0	0
Vechigen	RBS	2	10	0	0
Walkringen	BLS	0	36	0	0
Worb SBB	SBB	40	88	0	0
Worb-Dorf	RBS	110	200	2	2
Worbboden	RBS	21	60	0	0

Region/Bahnhof	TU	P + R inkl. IV	B + R	Carsharing am Bahnhof	E-Ladestation
Worblaufen	RBS	21	90	2	0
Total		274	1'099	11	2
Korridor Südost					
Biglen	BLS	18	38	0	0
Bowil	SBB	24	48	0	0
Brenzikofen	BLS	10	68	0	0
Grosshöchstetten	BLS	8	73	1	0
Gümligen	SBB	23	164	3	0
Kiesen	SBB	73	202	0	0
Konolfingen	SBB	64	528	2	0
Münsingen	SBB	74	1'000	5	1
Oberdiessbach	BLS	19	123	0	2
Rubigen	SBB	39	121	1	0
Stalden i.E.	BLS	10	12	0	0
Tägertschi	SBB	12	28	0	0
Wichtrach	SBB	42	225	1	0
Zäziwil	SBB	26	40	0	0
Total		442	2'670	13	3
Korridor Süd					
Belp	BLS	55*	393	2	0
Belp-Steinbach	BLS	16*	68	1	0
Kaufdorf	BLS	34	68	0	0
Kehrsatz	BLS	40	48	1	0
Kehrsatz-Nord	BLS	0	30	0	0
Thurnen	BLS	32	95	1	0
Toffen	BLS	10	100	1	0
Total		187	802	6	0
Korridor Südwest					
Gasel	BLS	14	23	0	0
Köniz Bahnhof	BLS	12*	89	5	0
Lanzenhäusern	BLS	13	20	0	0
Liebefeld	BLS	0	30	0	0
Mittelhäusern	BLS	0	21	1	0
Moos	BLS	9	30	0	0
Niederscherli	BLS	0	90	0	2
Niederwangen	SBB	0	30	1	0
Oberwangen	SBB	7	7	0	0
Schwarzenburg	BLS	27	188	3	0
Schwarzwasserbrücke	BLS	0	5	0	0

Region/Bahnhof	TU	P + R inkl. IV	B + R	Carsharing am Bahnhof	E-Ladestation
Thörishaus Dorf	SBB	8	47	0	0
Thörishaus Station	SBB	15	10	0	0
Wabern	BLS	0	118	1	5
Total		105	708	11	7
Korridor West					
Laupen	SBB	49	192	2	0
Münchenwiler	SBB	10	20	0	0
Neuenegg	SBB	0	61	1	0
Total		59	273	3	0
Korridot Nordwest					
Gümmenen	BLS	177	203	0	0
Rosshäusern	BLS	20	49	0	0
Total		197	252	0	0
Total RKBM		2'191	13'215	106	27

Tab. 2.9 *Angebot an P+R- und B+R-Anlagen sowie Carsharing bei S-Bahn-Haltestellen (Stand Juli 2023).*
TU: Transportunternehmen
kursiv: beitragsberechtigte Haltestellen für zusätzliche P+R-Plätze gemäss Strassennetzplan.
** Parkplatz durch Gemeinde.*

Park and Ride/Park and Rail (P+R)

An den Bahnstationen der Region Bern-Mittelland befinden sich mehr als 2'000 Park-and-Ride-Plätze (P+R). Die Tarife der P+R-Plätze werden durch die Transportunternehmen festgelegt.
Das P+R Neufeld im Nordosten von Bern ist mit seiner Stadtrandnähe und dem direkten Anschluss an die Autobahn für den Übergang vom MIV zum Stadtverkehr geeignet. Der Kauf eines MIV-Parktickets berechtigt zur kostenlosen Benützung des Busses zwischen P+R Neufeld und Bahnhof Bern.
Nur wenige P+R- und B+R-Standorte weisen Plätze mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf.

Carsharing am Bahnhof

An Bahnhöfen in der Region Bern-Mittelland stehen rund 100 Autos des Anbieters Mobility zur Verfügung, deren 36 allein am Bahnhof Bern. Die meisten Carsharing-Standorte befinden sich dagegen in dicht besiedelten Wohnquartieren.

2.4.8 Nachfrageorientierte Mobilität

Das Mobilitätsmanagement stellt neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement die dritte Dimension der modernen Verkehrsplanung dar. Es gewinnt insbesondere aufgrund knapper Bodenressourcen, wachsender Mobilitätsbedürfnisse und begrenzter finanzieller Mittel zunehmend an Bedeutung. Der Kanton legt in der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 mit der Stossrichtung V2.4 fest, dass das Mobilitätsmanagement unterstützt und mit Anreizen gefördert werden soll.
Ein Hauptelement der Mobilitätsstrategie Region Bern Mittelland 2040 ist die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und die digitale Vernetzung, mit dem Ziel, das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten. Die 3V-Strategie wurde deshalb im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2040 zur 4V-Strategie weiterentwickelt (vgl. dazu Kapitel 5.5.1).
Bereits in den vergangenen Agglomerationsprogrammen (und damit gleichzeitig in den behördenverbindlichen regionalen Richtplänen RGSK) haben die Regionen nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens festgelegt (z. B. Parkraumbewirtschaftung, Beratungsangebote, Kampagnen, alternative Mobilitätsangebote wie Sharing, Pooling etc.). Allerdings fehlte es bisher an überregional koordinierten Aktivitäten, und die durchgeführten Aktivitäten waren oft nicht breit bekannt. Deshalb haben der Kanton Bern und die Regionen im Jahr 2023 die Initiative ergriffen mit dem Ziel, das Mobilitätsmanagement zu fördern und gemeinsam weiterzuentwickeln. Unter der Federführung des Kantons soll eine enge Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Fachstellen, den Regionen und den Gemeinden aufgebaut werden.

Verkehrsmanagement

Für die Kernagglomeration Bern besteht ein verkehrs- und systemtechnisches Gesamtkonzept für das regionale Verkehrsmanagement (VM), das räumlich in sieben Verkehrsmanagement-Zellen unterteilt ist (vgl. Abb. 2.32). Wichtige Elemente sind die ÖV-Priorisierungen und MIV-Dosierungen am Rand der Kernagglomeration sowie eine Verkehrslenkung auf das übergeordnete Strassennetz. Mit dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord ist 2023 die erste VM-Zelle der Region Bern in Betrieb gegangen.

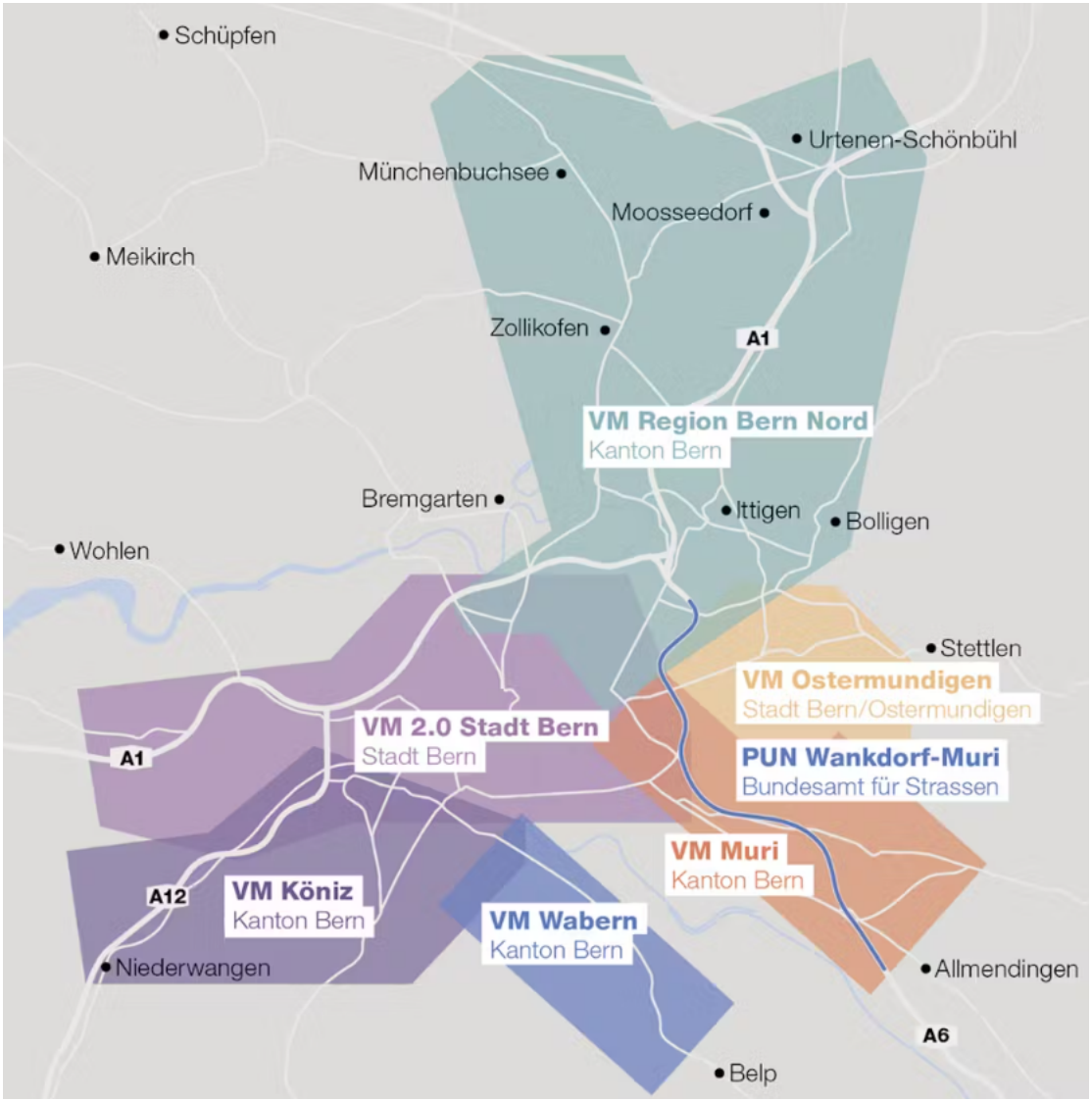


Abb. 2.32 Übersicht Verkehrsmanagement-Zellen in der Region Bern (Quelle: BVE-TBA 2019).

2.4.9 Güterverkehr

Der Berner Regierungsrat hat im Jahr 2021 das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept verabschiedet. Der Kanton Bern sorgt damit für den Erhalt und eine gezielte und qualitative Weiterentwicklung der Logistik als Standortfaktor. Im Bereich Güterverkehr sorgt der Kanton für Rahmenbedingungen, die eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicherstellen. Seither hat die Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik des Kantons Bern (KGL BE) ihre Arbeit aufgenommen. Zwei Massnahmenblätter zum Thema Güterverkehr und Logistik haben im Jahr 2023 auch Eingang in den kantonalen Richtplan gefunden:

– Das Massnahmenblatt B_03 bezeichnet Gunstlagen und Vorranggebiete für die Logistik im Kanton Bern.
– Das Massnahmenblatt B_10 sichert raumplanerisch Güterbahnhöfe und Verladeanlagen; es beruht auf einem Zielbild Schienengüterverkehr.

Gestützt darauf werden die Agglomerationen des Kantons Bern im Rahmen des AP 6. Generation geeignete Standorte für schienengebundene City-Cargo-Hubs prüfen und regional aufeinander abstimmen.

2.4.10 Flugverkehr

Mit dem Flughafen Bern-Belp verfügt die Region Bern-Mittelland über einen der elf konzessionierten Regionalflugplätze der Schweiz. Der Flughafen Bern-Belp hat für die gesamte Region einen hohen Stellenwert und bietet Anschlüsse an europäische Zentren und Luftverkehrsknoten. Er trägt damit zur Standortattraktivität der Region bei.
Der Flughafen Bern-Belp weist durch die Busverbindung Konolfingen–Münsingen–Belp eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Mit dem motorisierten Individualverkehr kann der Flughafen ab der Autobahnausfahrt Rubigen und via die Gemeinde Belp oder über die Kantonsstrasse via Kehrsatz erreicht werden.

3. Zukunftsbild

Das Kapitel 3 ist behördenverbindlich.

Dieses Kapitel zeigt auf, welchen Zielzustand die Region Bern-Mittelland für das Jahr 2040 anstrebt. Das Zukunftsbild stellt die Themen Siedlungsentwicklung, Landschaft/Umwelt sowie Verkehr und Mobilität im langfristigen Zielzustand dar.

In der Region Bern-Mittelland erfolgt eine koordinierte Abstimmung von Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplanung, fokussiert und priorisiert in ausgewiesenen Räumen. Dadurch lässt sich die vorhandene Infrastruktur optimal nutzen, und es sind weniger Infrastrukturausbauten nötig. Die Siedlungsentwicklung erfolgt schwerpunktmässig als Innenentwicklung an Standorten, die – bei Bedarf mit zusätzlichen Massnahmen – gut mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind. Kompakte Siedlungen, in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten räumlich nahe beieinanderliegen, zeichnen sich durch kurze Alltagswege aus und generieren vergleichsweise wenig zusätzlichen Verkehr. Die kurzen Distanzen lassen sich zudem gut zu Fuss oder mit dem Velo bewältigen. Dadurch wird das MIV-Wachstum gedämpft bzw. in der Kernagglomeration die Verkehrsleistung des MIV zugunsten der flächeneffizienteren Verkehrsarten reduziert. Die Siedlungen verfügen über attraktive Grünräume. In der Umgebung der Siedlungen werden Naherholungsgebiete erhalten und geschaffen. Bei der Erteilung von Baubewilligungen ist sichergestellt, dass die Bauvorhaben im Einklang mit dem Ziel einer qualitativ hochwertigen Verdichtung stehen. Die regionalen Zentren (Zentren 3. und 4. Stufe) sind als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte gestärkt, was zu einer Reduktion des Pendlerverkehrs in die Kernstadt und die angrenzenden Hauptkerngemeinden beiträgt.
Die landschaftsprägenden Räume wie das Grüne Band sind integriert und abgestimmt. Sie tragen zur Landschaftsschonung und zur klimatisch verträglichen Regionalentwicklung bei. Wichtige Freizeitangebote sind auch ohne MIV gut erreichbar.

Zusammen ergeben sich die folgenden themenunabhängigen Zielsetzungen für den angestrebten Zielzustand gemäss Zukunftsbild 2040:
- Die Entwicklung der Region Bern-Mittelland als attraktiver Lebens- und Naturraum sowie als Wirtschaftsstandort ist auf die drei Säulen der Nachhaltigkeit ausgerichtet: Konzepte, Strategien und Massnahmen stehen im Einklang mit ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zielen.
- Die positive, nachhaltige Gesamtentwicklung der Region steht im Zentrum der Überlegungen und wird aus regionaler Sicht höher gewichtet als Interessen einzelner Gemeinden. Die Absichten und Bedürfnisse der Gemeinden sind jedoch in die Entwicklungsziele des RGSK eingebettet. Bei Bedarf werden sie (teil-)regional oder über gemeinsame Strategien koordiniert.

– Der Zielzustand gemäss Zukunftsbild 2040 soll in mehreren Etappen, d. h. zeitlich gestaffelt nach Teilräumen, erreicht werden. Dadurch lassen sich die finanziellen und personellen Ressourcen gezielt dort einsetzen, wo einzelne Massnahmen am effizientesten wirken und die Baureife gegeben ist.

3.1 Fazit Zukunftsbild

3.1.1 Kernbotschaften Siedlung

Die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme gemäss konsolidiertem Trendszenario (vgl. Kap. 2.2.1) konzentriert sich auf das Kerngebiet der Region, die radialen Entwicklungsachsen und auf die regionalen Zentren. Das Zukunftsbild zeigt eine nachhaltige und regional verträgliche Bewältigung dieser angestrebten Entwicklung auf.

Die Siedlungsentwicklung erfolgt primär nach innen, nutzungsdurchmischt, mit hoher städtebaulicher Qualität und klimaangepasst. Im Zentrum der nachhaltigen Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft, Landschaft und Mobilität steht die Nutzung der Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet, mit Fokus auf die bereits definierten Entwicklungsschwerpunkte in der Kernagglomeration sowie in den regionalen Zentren der 3. und 4. Stufe. Komplementär zur vernetzten inneren Siedlungsstruktur an den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs werden die ländlichen Gebiete aufgewertet. Dabei geht es um eine nachhaltige sozioökonomische Entwicklung, um ein angepasstes Erschliessungssystem und um Landschaft und gestärkte Ortskerne.

Auch bei konsequenter Verfolgung einer Siedlungsentwicklung nach innen gibt es einen gewissen Bedarf an zusätzlichen Flächen für Siedlungserweiterungen. Diese werden auf gut mit Infrastrukturen erschlossene, möglichst zentrumsnahe Lagen beschränkt.

3.1.2 Kernbotschaften Landschaft und Umwelt

Die Kernagglomeration verfügt über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und hohe Landschafts- und Freiraumqualitäten aufweisen. Die weitere Siedlungsentwicklung fördert diese Qualitäten, stärkt die siedlungsprägenden Grün- und Freiräume und respektiert den Rahmen der differenzierten Kultur- und Naturlandschaft.

Die vielfältigen, klein- bis grossräumigen Landschaftsräume werden erhalten, gepflegt und wo nötig geschützt und aufgewertet. Für die Förderung der landschaftlichen Qualität ist ihre Vernetzung im Sinn einer ökologischen Infrastruktur zu beachten und zu verbessern. Die Flusslandschaften der Region – insbesondere der Aare – bleiben als zusammenhängende Landschaftsräume erlebbar und werden differenziert weiterentwickelt. Die Erholungsnutzung findet in Einklang mit einer vielfältigen Landwirtschaft und dem Naturschutz statt.

Siedlungsinterne Grün- und Freiräume werden klimaökologisch ausgestaltet (Schwammstadtprinzipien) und weisen für die Bevölkerung eine hohe Aufenthalts- und Bewegungsqualität auf.
Bauliche Entwicklungen werden als Chance für die gleichzeitige Aufwertung der Siedlungs- und Freiraumqualität genutzt und beachten eine ausreichende Frischluftversorgung der dichten Siedlungsgebiete.
In der Umgebung der Siedlungen werden Naherholungsgebiete erhalten und vernetzt. Wichtige Freizeitangebote sind auch ohne MIV gut erreichbar.

3.1.3 Kernbotschaften Verkehr

Die Region Bern-Mittelland orientiert sich in ihrer Mobilitätspolitik an der Vision einer effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle. Diese Vision ist das Ergebnis der breit abgestützten, 2019 unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteur:innen erarbeiteten Mobilitätsstrategie 2040. Ziel ist es, dass Bevölkerung und Wirtschaft im gesamten Raum langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügen.

Hierzu wird ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcenverbrauch (Energie, Boden) wirtschaftlich und verträglich ist. Die Kapazitäten auf Strasse und Schiene sind gut ausgelastet, aber nicht chronisch überlastet. Die Verkehrsinfrastruktur und die verschiedenen Mobilitätsangebote werden möglichst wirtschaftlich und mit möglichst geringem Energie- und Landverbrauch bereitgestellt und betrieben.

Die digitale Vernetzung und der Ausbau von ÖV-Drehscheiben zu Mobilitätszentren vereinfachen die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen, so dass attraktive Mobilitätsoptionen bereitstehen. Das Potenzial des Veloverkehrs wird dank gut ausgebauter Velobahnen und Velohauptrouten innerhalb der Kernagglomeration und in den radialen Zugangskorridoren weitgehend ausgeschöpft.

Die obige Vision wird in Übereinstimmung mit den Mobilitätsstrategien von Bund und Kanton in einem nach den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gegliederten Zielsystem konkretisiert.

3.2 Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland

Das Zukunftsbild zeigt die Entwicklungsvorstellungen der Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2040 auf. Im Bild werden die Beziehungen der Gemeinden in der Region Bern-Mittelland untereinander sowie mit der Kernagglomeration im Zentrum veranschaulicht. Das Zukunftsbild zeigt auf, an welchen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsstrukturen sich die Region orientieren möchte.

Das Zukunftsbild sieht den Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung in den inneren, vernetzten Strukturen des bestehenden Siedlungsgebiets. Ergänzt werden diese Schwerpunkte durch punktuelle Erweiterungen des Siedlungsgebiets an geeigneten zentralen Lagen. Dabei hat sich die Siedlungsentwicklung harmonisch ins qualitativ hochstehende Landschaftsgefüge der Region Bern-Mittelland einzuordnen und den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung zu folgen.
Das Zukunftsbild strebt eine Symbiose zwischen Siedlung und Landschaft an. Neben der Kernagglomeration kommt den regionalen Zentren eine entscheidende Bedeutung zu; sie übernehmen weiterhin wichtige Stützpunktfunktionen für das ländlich geprägte Umland.

Die Vernetzung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird gefördert. Abgestimmt auf Raum und Mobilitätsnachfrage bilden sich Verkehrsdrehscheiben, die sowohl unterschiedliche Verkehrsmittelangebote konzentrieren als auch einfache und vielfältige Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und weitere Dienstleistungen für Reisende anbieten. Alle Korridore verfügen über schnelle, sichere und direkte Velohauptrouten, welche die Gemeinden untereinander und mit dem Regionalzentrum verbinden. Das ÖV-Basisnetz weist weiterhin eine radiale Struktur auf, wird aber vor allem in der Kernagglomeration gezielt um tangentiale Verbindungen ergänzt.

Übereinstimmung mit kantonalem Richtplan 2030

Gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 sollen Arbeitsplätze und Bevölkerung im Kanton Bern in Zukunft im schweizerischen Durchschnitt wachsen. Dieses Wachstum soll flächensparend und in erster Priorität unter Nutzung der vorhandenen Reserven erfolgen. Ergänzend sind massvolle Siedlungserweiterungen an geeigneten Standorten weiterhin möglich, wobei künftige Bebauungen vorgegebene Mindestdichten aufweisen müssen.

Für die im Perimeter der Region Bern-Mittelland vorkommenden Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan sind die folgende Entwicklungsziele definiert (Massnahmenblatt C_02 im kantonalen Richtplan):

1. Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (inkl. Zentrum Stadt Bern): als Entwicklungsmotoren stärken;
2. Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (inkl. Zentren 3. und 4. Stufe): fokussiert verdichten;
3. Zentrumsnahe, ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren;
4. Hügel- und Berggebiete: als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten.

Je zentraler der Raumtyp einer Gemeinde ist, desto gewichtiger ist deren Beitrag an das angestrebte Wachstum, umso höher ist aber auch die nach Richtplanvorgaben zu realisierende bauliche Dichte.
Die regionalen Zielsetzungen wurden mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 abgeglichen und – wo aus regionaler Sicht nötig – weiter präzisiert.

Bildsprache

Das vorliegende Zukunftsbild veranschaulicht die Zukunftsvision der Region Bern-Mittelland. In Karte und Text wird eine bildliche Sprache verwendet (z. B. Entwicklungsachse über-/regional, Velohauptroute, Verkehrsdrehscheibe etc.). Die Inhalte sind bewusst nur schematisch und nicht parzellenscharf dargestellt.

Waldgebiete

Das Zukunftsbild behandelt den Wald als wichtigen und integralen Bestandteil der Landschaft der Region Bern-Mittelland. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass der Wald nicht dem Raumplanungsgesetz unterstellt ist. Sämtliche Inhalte des Zukunftsbilds die sich mit Waldgebieten überlagern, haben deshalb nur hinweisenden Charakter. Weitere räumliche und inhaltliche Konkretisierungen sind mit dem kantonalen Amt für Wald und Naturgefahren abzustimmen, respektive im Rahmen der regionalen Waldplanungen auszuarbeiten.

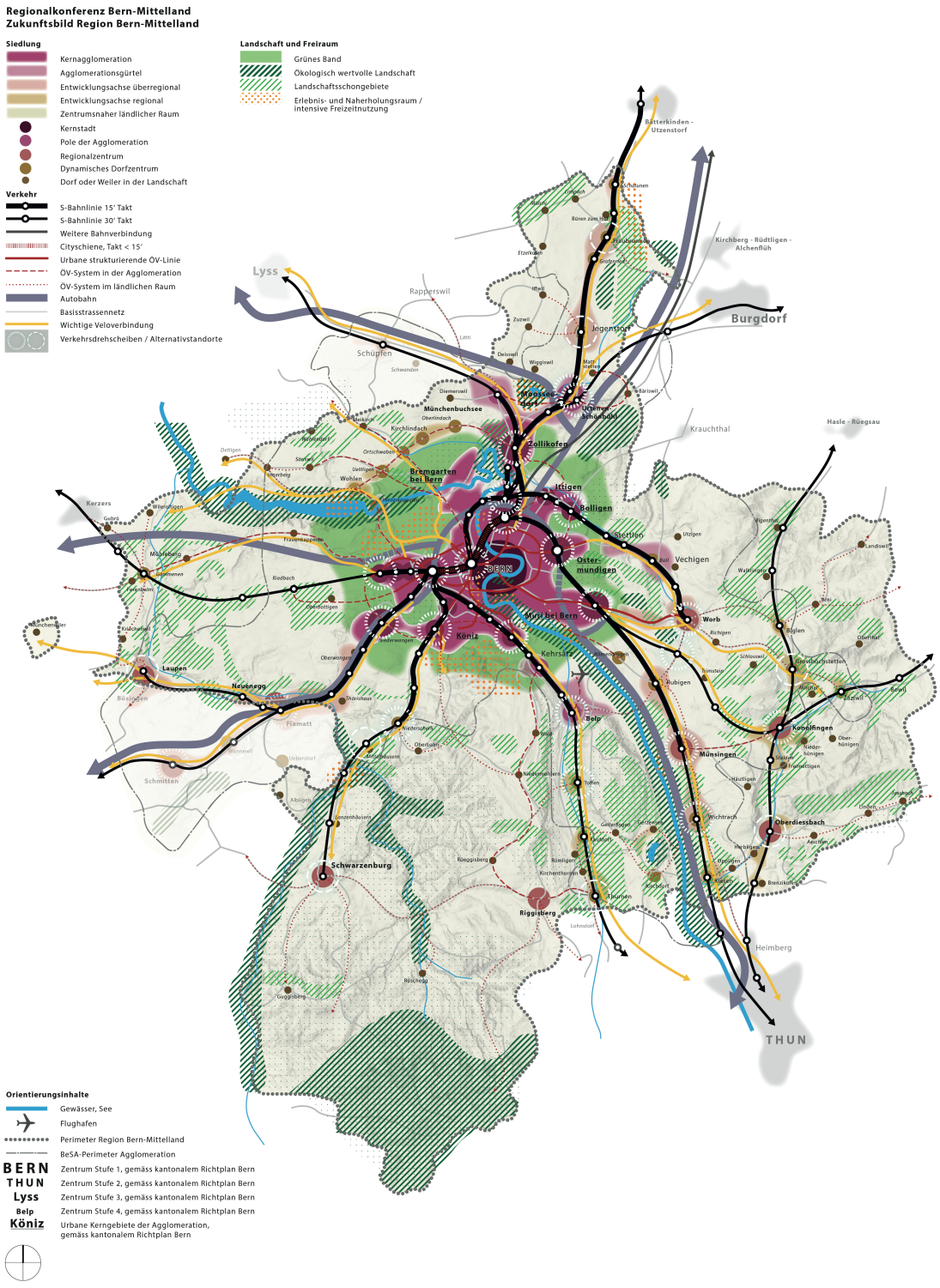


Abb. 3.1 Das Zukunftsbild der Region Bern-Mittelland 2040 (Quelle: Forward, 2024).

3.2.1 Teilbereich Siedlung

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente der Siedlungsstruktur und ihre jeweilige Zielsetzung umschrieben. Die räumliche Abgrenzung der überregionalen und regionalen Entwicklungsachsen basiert auf verkehrlichen Kriterien.

Ziele nach Raumtyp

Kernagglomeration

Die Kernagglomeration ist geprägt von einer grossflächigen, teilweise hoch verdichteten Bebauung, von öffentlichen Räumen und von Infrastrukturanlagen. Die prioritären Funktionen der Kernagglomeration sind nach wie vor Arbeiten, Wohnen und Freizeit (inklusive Sport, Kultur und Erholung). Ein dichtes Verkehrsnetz sorgt für eine hervorragende Erschliessung des Raums. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr sind die wichtigsten Verkehrsträger für die innerhalb und nach ausserhalb der Kernagglomeration stattfindenden Wege. In strategisch wichtigen Räumen mit besonderem Entwicklungs- und Aufwertungspotenzial sind durch Umstrukturierungs- und Verdichtungsmassnahmen arealübergreifend städtebauliche Defizite angegangen worden und gestaffelt neue Wohn- und Arbeitsräume entstanden. Das Viererfeld im Nordosten der Stadt, aber auch die Gebiete in Ausserholligen im Westen, im Wankdorf im Norden oder an der Bernstrasse (Ostermundigen) im Osten der Kernagglomeration sind weitgehend realisiert. Komplementär zur – teilweise hoch verdichteten – Bebauung bieten urbane Frei- und Grünräume mit hochwertig gestalteten öffentlichen Räumen und Parks ein attraktives Naherholungsangebot mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Sie sorgen zudem dank klimaangepasster Gestaltung (z. B. mit Schwammstadtelementen und verschattender Vegetation) für ein angenehmes Siedlungsklima und bieten kühlende Räume für die Hitzeentlastung.

Agglomerationsgürtel

Der Agglomerationsgürtel hängt baulich mit der Kernagglomeration zusammen und ist teilweise nach wie vor klar auf die Kernstadt ausgerichtet. Zahlreiche bedeutende Verkehrsverbindungen und Energieleitungen durchqueren den Agglomerationsgürtel. Die Siedlungen im Agglomerationsgürtel übernehmen daher lageabhängig besondere Funktionen für die Agglomeration: In weiten Teilen wird verdichtet gewohnt; an speziellen Lagen und abgestimmt auf das übergeordnete Verkehrsnetz liegen Versorgungs- und Logistiknutzungen. Die Fokussierung auf die Kernagglomeration hat im Jahr 2040 abgenommen. Durch eine Erhöhung der Raumnutzerdichten hat die urbane Prägung des Agglomerationsgürtels zugenommen. Dementsprechend ist die Infrastrukturausstattung verbessert und die Ortskerne sind dicht und gemischt genutzte Treffpunkte. Durch die Lage am siedlungsnahen Grünen Band sind Freizeit- und Naherholungsgebiete im Agglomerationsgürtel rasch erreichbar.

Entwicklungsachse überregional

Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung sind die Achsen Richtung Freiburg–Lausanne–Genf, Richtung Burgdorf–Zürich/Basel, Richtung Thun/Berner Oberland, Richtung Kerzers–Neuchâtel, Richtung Lyss–Biel/Jura sowie Richtung Solothurn.

Die Ortschaften entlang dieser Achsen sind überdurchschnittlich gut mit Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten ausgestattet (Bahnhaltestellen des öffentlichen Verkehrs mit dichtem Takt und teilweise Fernverkehrshalten, teilweise Autobahnen sowie ein Netz für Velohauptrouten). Das radiale S-Bahn-Netz und das Nationalstrassennetz prägen die Achsen massgeblich. Die Siedlungen insbesondere im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen sind verdichtet und bieten in den grösseren Ortschaften mindestens ein Basisangebot an öffentlichen oder privaten Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen. Auf den Entwicklungsachsen findet im Vergleich zu den Dörfern im ländlichen Umland eine überdurchschnittliche Entwicklung statt. Die Gemeinden an den überregionalen Entwicklungsachsen zeichnen sich in der Regel durch eine landschaftlich attraktive Umgebung aus.

Entwicklungsachse regional

Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung sind die Achsen in Richtung Gürbetal, zwischen Thun und Burgdorf sowie in Richtung Laupen und Murten. Die Ortschaften entlang dieser Achsen sind gut mit Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten ausgestattet (S-Bahn-Haltestellen mit dichtem Takt, gute Anbindung für den motorisierten Individualverkehr mit Kantonsstrassen in die nächstgelegenen Zentren sowie ein Netz für Velohauptrouten). Auf den Entwicklungsachsen findet im Vergleich zu den Dörfern im ländlichen Umland eine überdurchschnittliche Entwicklung statt. Die Siedlungen insbesondere im Umfeld der Bahnhaltestellen sind verdichtet, die Dörfer an den Achsen sind allerdings weiterhin oft ländlich geprägt und zeichnen sich durch die besondere Nähe zur Kultur- und Naturlandschaft aus.

Zentrumsnaher ländlicher Raum

Der zentrumsnahe ländliche Raum zeichnet sich durch einzelne grössere Ortschaften (Regionalzentren), zahlreiche Dörfer und Weiler überwiegend mit Wohnfunktion sowie durch gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzung aus. Der Raum weist eine geringere Entwicklungsdynamik auf als die übrigen Räume. Mit einer fokussierten, moderaten Entwicklung wird er in seiner Struktur und im Charakter weitgehend erhalten. Der ländliche Raum zeichnet sich durch seine vielfältigen regionalen Landschaftscharakteristika mit traditionellen Weilern und Hofgruppen, ausgedehnten Wäldern und offenen Landschaften aus.

Ziele nach Zentralitäten

Kernstadt

Die Stadt Bern ist das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Region, bestehend aus einem historisch gewachsenen Kern und Quartieren mit spezifischen Eigenheiten und Identitäten. Die Kernstadt hat auch im Jahr 2040 bezüglich ihres vielfältigen Angebots an Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, als Arbeitsort und aufgrund ihrer Bildungs- und

Freizeiteinrichtungen eine Bedeutung über die Region Bern hinaus. Die Potenziale der vielfältigen Hauptstadt- und Zentrumsfunktionen werden genutzt und an optimalen Lagen situiert. Die Kernstadt wächst weiter dynamisch und zeichnet sich durch kurze Wege und grosszügige öffentliche Begegnungs-, Frei- und Grünräume aus.

Pole der Agglomeration

Verschiedene Pole in der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel haben ein eigenes, spezifisches Profil und sorgen für eine Entlastung des Zentrums Bern. Diese Ausrichtung wird durch das System des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Tramlinien, tangentiale Buslinien, Knoten) sowie durch radiale Velohauptrouten von der Innenstadt in die Region und tangentiale Veloverbindungen in der Stadt Bern unterstützt. Die Pole gewinnen bis ins Jahr 2040 weiter an Bedeutung und helfen mit, die Kernstadt zu entlasten, wo diese mit ihren Funktionen teilweise an Kapazitätsgrenzen stösst (insbesondere bezüglich Verhältnis Arbeitsplätze/Einwohner:innen und Verkehrsbelastung des Hauptbahnhofs und der radialen Verkehrsachsen).

Regionalzentrum

Die Regionalzentren ausserhalb der Kernagglomeration und des Agglomerationsgürtels haben regionale Ausstrahlung und erfüllen überkommunale Funktionen, etwa als Arbeitsplatzstandorte und für die Versorgung der ländlichen Bevölkerung. Dies trifft insbesondere in den hügeligen und weitläufigen Streusiedlungsgebieten zu, wo die Regionalzentren Bindeglieder mit guten Verkehrsverbindungen sind. Die Zentren sind durch städtebauliche Aufwertungen und Innenentwicklung gestärkt und nehmen ihre Funktionen und Rolle als administrative, wirtschaftliche und kulturelle Stützpunktgemeinden auf den Entwicklungsachsen oder im ländlichen Raum auch im Jahr 2040 weiterhin wahr.

Dynamisches Dorfzentrum

Die dynamischen Dorfzentren zeichnen sich durch eine gute ÖV-Erschliessung aus und haben sich nicht zuletzt aus diesem Grund dynamischer entwickelt als die Siedlungsgebiete in ihrem Umfeld (mittlere Dichte, Mischnutzungen usw.). Die dynamischen Dorfzentren sind ausserdem wegen ihrer ÖV-Erschliessung und der Lage auf Entwicklungsachsen von Bedeutung für die umliegenden Siedlungsgebiete. Sie dienen als Umsteigeorte von anderen Verkehrsträgern auf den öffentlichen Verkehr und weisen als solche eine gewisse Infrastruktureinrichtung auf.

Dorf oder Weiler in der Landschaft

Die Dörfer und Weiler in der Landschaft nehmen überwiegend eine Wohnfunktion war und sind geprägt durch die landwirtschaftliche Nutzung im Umfeld. Ihre Ortskerne sind teilweise noch weitgehend intakte Zeugen der Entstehung dieser Orte und unterstreichen den regionstypischen Charakter der Landschaft. Sie sind aufgewertet, erfahren nur geringe punktuelle Verdichtungen und sind daher in ihrer oftmals historischen Struktur erhalten.

Angestrebte Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung

Mit dem Ziel der Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird der wesentliche Teil des erwarteten Bevölkerungswachstums vorwiegend in bestehenden grösseren Siedlungsgebieten an bereits gut erschlossener Lage stattfinden. Dies stimmt überein mit den Zahlen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM BE 2019), wie sie in Kap. 3.2.1 vorgestellt werden. Für den Perimeter der Region Bern-Mittelland wird gemäss GVM BE 2019 von 2022 bis 2040 ein Bevölkerungswachstum von 9.7% erwartet (vgl. Tab. 3.1). In absoluten Zahlen bedeutet dies etwa rund 41'000 zusätzliche Einwohner:innen. Basierend auf dem konsolidierten Trendszenario kann jedoch davon ausgegangen werden, dass dieses Wachstum übertroffen und insbesondere in der Stadt Bern und den angrenzenden Agglomerationsgemeinden (Urbane Kerngebiete) höher ausfallen wird. Dies ist insofern raumplanerisch sinnvoll und wünschenswert, als dies dem Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) entspricht, indem die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung vor allem an bereits gut erschlossenen und zentralen Lagen stattfindet.

Raumtyp	Bev. 2022 (STATPOP)	Bev. 2040 (GVM BE 2019)	Wachstum bis 2040 (GVM BE 2019)		Wachstum gem. konsolidiertem Trendszenario 2022–2040			
					Minimum		Maximum	
			absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Stadt Bern	134'500	152'800	18'300	13.6%	27'000	20.1%	33'900	25.2%
Urbane Kerngebiete	89'200	99'500	10'300	11.5%	14'400	16.1%	15'300	17.2%
Zentren 3. und 4. Stufe	84'900	93'000	8'100	9.5%	4'200	4.9%	5'700	6.7%
A&E ohne Zentralität	52'200	55'300	3'100	5.9%	3'600	6.9%	4'500	8.6%
Zentrumsnahe ländl. Gebiete	51'000	51'900	900	1.8%	1'500	2.9%	1'600	3.1%
Hügel- und Berggebiete	8'500	8'700	200	2.4%	-	0.0%	-	0.0%
Region Bern-Mittelland	**420'300**	**461'200**	**40'900**	**9.7%**	**50'700**	**12.1%**	**61'000**	**14.5%**

Tab. 3.1 Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen[1] 2022–2040 gemäss Hochrechnung auf Basis des Gesamtverkehrsmodells Bern (GVM BE 2019) und gemäss konsolidiertem Trendszenario.

Beschäftigungsentwicklung

Wie bei der Bevölkerungsentwicklung wird auch die erwartete Beschäftigungsentwicklung vorwiegend in den bestehenden grösseren Siedlungsgebieten an bereits gut erschlossenen Standorten stattfinden. Auffallend ist das prozentual hohe Wachstum gemäss GVM BE 2019 in den Zentren 3. und 4. Stufe. Werden jedoch die absoluten Zahlen betrachtet, ist die Konzentration des Wachstums auf grössere bestehende Siedlungsgebiete ersichtlich. Das konsolidierte Trendszenario bestätigt, dass in Gebieten an gut erschlossener Lage ein weitaus höheres Wachstumspotenzial

[1] Die Gemeinde Köniz wird unterteilt in «Urbane Kerngebiete» (Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern, Spiegel) und «Zentrumsnahe ländliche Räume» (alle übrigen Gebiete der Gemeinde).

besteht (vgl. Tab. 3.2). Wie in Kapitel 2.2.1 erläutert, findet das Beschäftigungswachstum aber nicht per se so statt. Denn die im konsolidierten Trendszenario enthaltenen Potenziale in den gut erschlossenen Arbeitsschwerpunkten führen über den gesamten Perimeter der Region Bern-Mittelland betrachtet nicht nur zu einem Beschäftigungswachstum, sondern vor allem auch zu einer räumlichen Verlagerung schon bestehender Arbeitsplätze.

Raumtyp	Besch. 2021	Besch. 2040 (GVM BE 2019)	Wachstum bis 2040 (GVM BE 2019)		Wachstum gem. konsolidiertem Trendszenario 2021–2040			
					Minimum		Maximum	
			absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	193'300	199'700	6'400	3.3%	21'800	11.3%	38'400	19.9%
Urbane Kerngebiete	63'400	67'000	3'600	5.7%	11'100	17.5%	12'300	19.4%
Zentren 3. und 4. Stufe	44'000	47'000	3'000	6.8%	1'800	4.1%	2'500	5.7%
A&E ohne Zentralität	14'300	14'500	200	1.4%	2'200	15.4%	2'500	17.5%
Zentrumsnahe ländl. Gebiete	11'900	12'700	800	6.7%	500	4.2%	500	4.2%
Hügel- und Berggebiete	3'100	3'500	400	12.9%	-	0.0%	-	0.0%
Region Bern-Mittelland	**330'000**	**344'400**	**14'400**	**4.4%**	**37'500**	**11.4%**	**55'800**	**16.9%**

Tab. 3.2 Beschäftigungsentwicklung nach Raumtypen 2021–2040 gemäss GVM BE 2019 und gemäss konsolidiertem Trendszenario (Quellen: GVM BE 2019, Angaben der Gemeinden, 2024).

Regionaler Median Raumnutzerdichte

Wie der Vergleich der Werte in der nachfolgenden Tabelle zeigt (vgl. Tab. 3.3), erreicht die Region Bern-Mittelland heute schon höhere Raumnutzerdichtewerte pro Raumtyp als die Richtwerte aus dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_01) dies vorgeben. Die Region strebt an, sich bei Einzonungen und Umstrukturierungen an diesen regionalen Medianen zur Raumnutzerdichte zu orientieren und damit das Siedlungsflächenwachstum weiter zu minimieren. Als Mindestvoraussetzung haben sich aber die Gemeinden für ihre Entwicklungen weiterhin nach den kantonalen Dichtevorgaben zu richten.

Raumtyp	Raumnutzerdichte gem. KRP (RN/ha)	Reg. Median der Raumnutzerdichte (RN/ha)*
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	158	239
Urbane Kerngebiete (Kernagglomeration)	85	105
Zentren 3. und 4. Stufe (Regionalzentren)	57	78
A&E ohne Zentralität (Entwicklungsachsen)	53	65
Zentrumsnahe ländliche Räume	39	45

Tab. 3.3 Richtwerte gem. kantonalem Richtplan und regionale Mediane der Raumnutzerdichte (RN/ha) nach Raumtypen des kantonalen Richtplans.
** Wert, der von jeweils gleich vielen Gemeinden desselben Raumtyps innerhalb der Region Bern-Mittelland über- und unterschritten wird, basierend auf den Siedlungsdaten des AGR (2022).*

3.2.2 Teilbereich Landschaft und Umwelt

Ziele nach Landschaftsraum

Grünes Band

Das Grüne Band wird als ein in der Breite variabler, teilweise durch Siedlungsstrukturen oder Infrastruktur durchbrochener Grünraumkorridor verstanden, der sich um weite Teile der urbanen Stadt- und Siedlungslandschaft legt und damit das Siedlungsgebiet mit der umgebenden Landschaft verzahnt. Im Grünen Band wird die funktionale Überlagerung der Ansprüche (Naherholung, Bewegung, Landwirtschaft, ökologische Infrastruktur) ermöglicht. Durch die gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr bildet das Grüne Band die erforderlichen grünen Ausgleichsräume für die Naherholung. Es wird weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzt, übernimmt aber auch wichtige ökologische Vernetzungsfunktionen und siedlungsklimatische Funktionen (Kaltluftversorgung). Das Grüne Band ist im Bewusstsein der Bevölkerung im Sinn einer attraktiven und hochwertigen stadt- und agglomerationsnahen Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaft mit vielfältigen Landschaftselementen verankert.

Das Grüne Band umfasst verschiedene Raumtypen: Charakterraum Kulturlandschaft, Charakterraum Wald (Waldflächen wie zum Beispiel der Bremgartenwald), Naturlandschaft (Aareraum und Wohlensee) und Grünfinger. Allesamt dienen sie in ihrer Weise der Vermittlung zwischen Stadt und Land. Das heisst, sie bilden den Übergangsbereich von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Nebst der tangentialen Grundform des Grünen Bands haben also gerade auch die radialen Verbindungsfunktionen (Gewässer, Freiraumzäsuren vom Zentrum nach aussen) eine grosse Bedeutung.

Landschaftsschongebiete

Die regionalen Landschaftsschongebiete überlagern Landschaften, Landschaftsteile oder Landschaftselemente, die aufgrund ihres besonderen Landschaftscharakters von regionaler Bedeutung sind. Sie umfassen bedeutende Tallagen und offene Ebenen sowie exponierte und prägende Hanglagen, Kuppen (Drumlins), Senken und unverbaute Gebiete sowie kulturlandschaftsprägende Strukturen wie Einzelbäume, Hecken und Bachläufe. Charakteristisch für verschiedene dieser Landschaften sind Weiler, Hofgruppen und ländliche Dörfer mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten. In den regionalen Landschaftsschongebieten wird der Landschaftscharakter und die Landschaftsqualität durch eine sorgfältige Integration von Bauten und Anlagen oder eine Freihaltung unverbauter Landschaften erhalten. Die Landschaftsschongebiete haben auch als Erholungs- und Bewegungsräume einen hohen Stellenwert.

Ökologisch wertvolle Landschaft

Bei den Naturlandschaften handelt es sich um für die Region prägende naturnahe Landschaftsräume, die national und kantonal geschützte Lebensräume wie beispielsweise Moorlandschaften, Auengebiete, Flachmoore, Hochmoore und Trockenwiesen enthalten. Die Naturlandschaften bezeichnen auch die Gewässer von regionaler Bedeutung wie

beispielsweise die Urtene, Gürbe oder Chise. Ziel ist der Erhalt der hohen Landschaftsqualität, der Vielfalt von Flora und Fauna sowie die ökologische Aufwertung und Vernetzung (Priorität Biodiversitäts- und Artenschutz). Für Naherholung und Ökologie besonders wertvoll sind die Uferbereiche an Seen und Flüssen. Hervorzuheben ist die mehrfach geschützte Flusslandschaft der Aare zwischen Thun und Bern mit ihren gewässerbegleiteten Ufergehölzen, Auen- und Bruchwäldern. Die Naturlandschaften werden teilweise land- und forstwirtschaftlich genutzt und gepflegt, dienen als ökologische Vernetzungsachsen und werden für die extensive Naherholung und das Naturerlebnis zugänglich gehalten. Gezielte Koordination und Lenkung der Erholungssuchenden stellen den Schutz der Lebensräume sicher.

Freizeit- und Naherholungsgebiet

Die Freizeit- und Naherholungsgebiete bezeichnen grössere Zielorte von regionaler Bedeutung (Wohlensee, Gurten, Aareraum, Wälder, Naturpark Gantrisch) für verschiedene Freizeit- und Erholungsaktivitäten in der Region Bern-Mittelland. Der Übergangsbereich am Siedlungsrand und das Grüne Band bieten ein breites Angebot von solchen Räumen an. Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Freizeit- und Naherholungsgebiete sind mittels direkter und attraktiver Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr (touristisches Angebot), zu Fuss und mit dem Velo sichergestellt und bei Bedarf mit dem Schutz der sensiblen Lebensräume abgestimmt.

Siedlungsprägende Grünräume

Grossflächige Frei- und Grünräume in der Stadt- und Siedlungslandschaft sind keine Resträume oder Negativräume, sondern verfügen über eine eigene Identität und Qualität und prägen die Siedlungsstruktur (vgl. Strategiekarte Landschaft, Kap. 5.3). Diese Zwischenräume haben oft den Status von Parks, die mit unterschiedlichen Bedeutungen und Inhalten belegt sind. Auch eine landwirtschaftliche Nutzung ist hier nicht ausgeschlossen, steht aber nicht im Vordergrund. Die Frei- und Grünräume haben eine wichtige Funktion als Freizeit-, Begegnungs- sowie Naherholungs- und Ruheräume. Gleichzeitig leistet die Durchgrünung insbesondere im dicht besiedelten Siedlungsraum einen positiven Beitrag zu einem angenehmen Siedlungsklima und zur ökologischen Vernetzung respektive Biodiversitätsförderung. Nach Möglichkeit und in Abstimmung mit den Siedlungsstrukturen werden die öffentlichen inneren Grün- und Freiräume und ihre markanten Landschaftselemente laufend aufgewertet und sind über kurze und direkte Anbindungen erreichbar.

3.2.3 Teilbereich Verkehr

Übergeordnete Ziele der Mobilitätspolitik

Die Region Bern-Mittelland orientiert sich in ihrer Mobilitätspolitik an der im Juni 2022 durch den Regierungsrat verabschiedeten Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 und der folgenden darin enthaltenen Vision:
«Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar. Ein leistungsfähiges, sicheres und finanzierbares Gesamtverkehrssystem trägt zur gesellschaftlichen Entfaltung und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die digitale Vernetzung, der kombinierte Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das vermehrte Teilen von Fahrzeugen erhöhen die Effizienz des Verkehrssystems. Im Jahr 2050 ist der Verkehr klimaneutral, verursacht möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, führt zu möglichst geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität und beansprucht möglichst wenig Boden.»

Die Region Bern-Mittelland geht davon aus, dass auch in ihrem Perimeter der Verkehr bis 2050 klimaneutral erfolgt, dies in Übereinstimmung mit dem kantonalen Klimaschutz-Verfassungsartikel und dem Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit, welches im Juni 2023 vom Volk angenommen wurde. Die Dekarbonisierung von MIV und strassengebundenem ÖV wird in den nächsten Jahren weiter voranschreiten.

Auch die breit abgestützte, 2019 unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteur:innen erarbeitete Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 verfolgt diesen Grundgedanken, indem sie eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle postuliert. Ziel ist es, dass Bevölkerung und Wirtschaft im gesamten Raum Bern-Mittelland langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügen. Hierzu wird ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereitgestellt, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcenverbrauch (Energie, Land) wirtschaftlich und nachhaltig ist. Die digitale Vernetzung und der Ausbau von ÖV-Drehscheiben zu Verkehrsdrehscheiben wird zudem die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen vereinfachen und so bestmögliche Mobilitätsoptionen bieten.

Die obige Vision wird in Übereinstimmung mit den Mobilitätsstrategien von Bund und Kanton in einem nach den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gegliederten Zielsystem konkretisiert.
Die folgende Abbildung (vgl. Abb. 3.2) fasst die Oberziele der Mobilitätspolitik für die Region Bern-Mittelland zusammen:

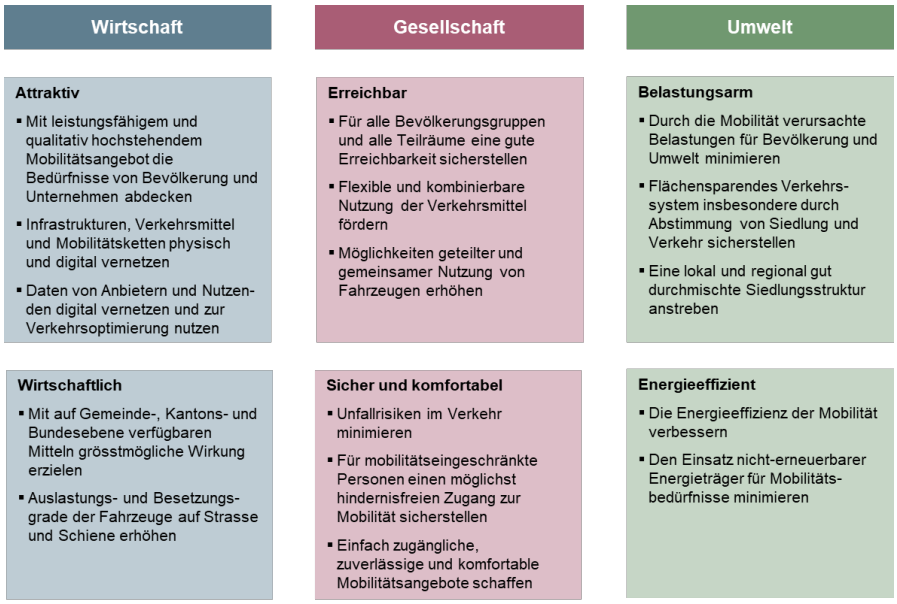


Abb. 3.2 Oberziele der Mobilitätspolitik der Region Bern-Mittelland (Quelle: Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040).

Aus Sicht der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit gilt es, attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, die sich durch Leistungsfähigkeit und eine hohe Qualität auszeichnen und so die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung erfüllen. Für Effizienzsteigerungen und Optimierungen des Verkehrssystems werden Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten digital und physisch miteinander vernetzt. Auch die Daten von Anbietenden und Anwendenden sind zu vernetzen und können zur Verbesserung des Mobilitätsangebots genutzt werden. Die Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems wird verbessert, indem Investitionen in Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote gezielt dort erfolgen, wo sie die grösstmögliche Wirkung erzielen, und indem Infrastrukturen möglichst optimal ausgelastet werden. Dazu sind die Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf der Strasse und der Schiene zu erhöhen.

Das zentrale Ziel aus Sicht der gesellschaftlichen Nachhaltigkeit ist es, für alle Teilräume der Region Bern-Mittelland und alle Bevölkerungsgruppen eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen. Dies gilt auch für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder sowie ältere Personen. Die Erreichbarkeit wird durch flexiblere Nutzungsmöglichkeiten und eine bessere Kombinierbarkeit von Verkehrsmitteln erhöht. Dazu sind auch die Möglichkeiten zur geteilten und gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen zu erweitern. Die Mobilitätsangebote sind sicher, das Unfallrisiko im Verkehr wird auf ein Minimum reduziert. Eine möglichst hindernisfreie Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen für mobilitätseingeschränkte Personen ist zu gewährleisten. Die Mobilitätsangebote sind zuverlässig und komfortabel, ihre Benutzung einfach.

Das auch aus Sicht der Umwelt nachhaltige Verkehrssystem minimiert die mobilitätsbedingten Belastungen von Mensch und Natur wie beispielsweise Lärm- und Schadstoffimmissionen und weist einen geringen Flächenverbrauch auf. Eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie gut durchmischte Siedlungsstrukturen ermöglichen kurze Wege und flächensparende Mobilitätslösungen. Die Energieeffizienz in der Mobilität wird verbessert. Antriebstechnologien basierend auf erneuerbaren Energieträgern ersetzen Antriebe mit fossilen Treibstoffen weitgehend.

Abstimmung mit Siedlungsentwicklung

Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Mobilitätsangebots sind bestmöglich und frühzeitig aufeinander abzustimmen, so dass das Siedlungswachstum auf das bestehende Mobilitätsangebot ausgerichtet werden kann. Die Prognosen zeigen, dass das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum räumlich nicht gleichmässig erfolgen wird. Es wird sich vielmehr vermehrt auf einzelne Fokusräume konzentrieren. In erster Priorität wird die Entwicklung dort gefördert, wo bereits eine gute Erschliessung (v. a. mit dem öffentlichen Verkehr) gewährleistet ist. Im Gegenzug wird auch das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr und der Zugang zum ÖV stetig und in Abstimmung mit den Hotspots der Siedlungsentwicklung optimiert. Bei grossen Hotspots der Siedlungsentwicklung (z. B. Bern Viererfeld, mehrere ESP) darf sich die Entwicklung des Mobilitätsangebots bereits an der entsprechenden zukünftigen Nachfrage orientieren. So unterstützt ein gezielter Ausbau des ÖV-Angebots die Bereitschaft zu einem erwünschten, lokal grösseren Siedlungswachstum zusätzlich.

Ziele für die einzelnen Elemente des Gesamtverkehrssystems

Das Zukunftsbild zeigt, wie die Region Bern-Mittelland in ein Netz übergeordneter Entwicklungsachsen eingebunden ist. Die Stadt Bern bildet mit der Innenstadt, ihren Stadtteilzentren und den benachbarten Ortskernen das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Region. Neben dem radial ausgerichteten System des strassen- und schienengebundenen Verkehrs gewinnen ergänzende, tangentiale Verbindungen sowohl für den ÖV (Einführung von tangentialen Buslinien, neue Knoten) wie auch für den Veloverkehr zunehmend an Bedeutung. Die regionalen Zentren ausserhalb der Kernagglomeration sind durch direkte radiale Achsen mit dem Zentrum verknüpft. Damit diese regionalen Zentren ihre überkommunalen Funktionen erfüllen können (z. B. als Arbeitsplatzstandorte, als Versorgungsorte des ländlichen Raums), sind sie mit dem MIV, dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen. Das Prinzip der kurzen Wege ist inner- wie ausserhalb der Kernagglomeration umgesetzt worden.

Velobahnen, Velohauptrouten

Der Veloverkehr hat einen hohen Anteil am Modal Split. Das betrifft insbesondere den Pendlerverkehr in den radialen Zugangskorridoren zur Kernagglomeration und in der Stadt Bern. Auf diesen radialen Zugangsachsen zum Zentrum und innerhalb des Zentrums werden schnelle und direkte Velobahnen und Velohauptverbindungen flächendeckend angeboten. Bestehende Netzlücken und Schwachstellen sind prioritär behoben. Alle Velobahnen und Velohauptverbindungen erfüllen hohe Qualitätsstandards (Breite, Asphalt, Direktheit, Zulassung für E-Bikes). Insgesamt wird damit eine deutliche Zunahme der Nutzung des Velos als flexibles und flächeneffizientes (und mit E-Bikes schnelles) Verkehrsmittel angestrebt.

Bahnlinien

Das erwartete Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird zu einem weiteren Mobilitätswachstum führen. Damit daraus nicht eine Überlastung des Verkehrssystems resultiert, wird die Mobilität in der Stadt und in der Region möglichst flächensparend abgewickelt. Neben dem Fuss- und Veloverkehr ist es der ÖV, der die geforderte Flächeneffizienz erfüllt. Der ÖV spielt deshalb für die Umsetzung der Ziele der Mobilitätspolitik der Region Bern-Mittelland eine zentrale Rolle. Die S-Bahn ist dabei das Rückgrat des ÖV-Systems. In der Kernagglomeration weist das S-Bahn-Angebot mindestens einen 15-Min.-Takt, in der Region einen 30-Min.-Takt auf.

City-Schiene Plus

Ein zentrales Element ist die City-Schiene, auf welcher aufgrund der Überlagerung der einzelnen S-Bahn-Linien ein urbaner und dichter S-Bahn-Takt (< 15 Min.) zwischen den einzelnen Bahnhöfen besteht. Kern der City-Schiene bildet der Abschnitt Europaplatz–Bern Bahnhof–Bern Wankdorf. Im Zuge einer Weiterentwicklung (Plus), werden auch weitere Bahnabschnitte gegen Norden, Süden und Osten in der Kernagglomeration an das City-Schiene-Konzept angebunden, so dass ein dichter Takt und Umsteigebeziehungen eine flexible Mobilität ermöglichen.

Urbane und ländliche ÖV-Linien

In der Kernagglomeration und im Agglomerationsgürtel besteht ein dichtes, nachfragegerechtes Netz von Bus- und Tramlinien. Im ländlichen Raum wird das S-Bahn-Netz durch ein attraktives Busliniennetz ergänzt.

Autobahn

Das Hochleistungsstrassennetz ist leistungsfähig und sicher, und der Verkehr wird im Übergang zum untergeordneten Basisnetz koordiniert. Die Kapazitäten der Nationalstrassen genügen den Anforderungen an die konzentrierte Siedlungsentwicklung. Durch einen weitgehend flüssigen Verkehrsablauf wird der Verkehr so lange wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz gehalten, um Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz zu vermeiden. Es wird geprüft, wo Autobahnabschnitte in der Nähe des Siedlungsgebiets überdeckt werden können, um Lärm- und Schadstoffbelastung in bewohntem Gebiet zu reduzieren und die Siedlungsentwicklung nach innen weiter zu fördern.

Basisstrassennetz

Das regionale Basisstrassennetz gewährleistet eine hohe Erreichbarkeit zwischen den Gemeinden. Im Strassenraum sind die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Auf dem Basisnetz wird der MIV kanalisiert und siedlungsverträglich gestaltet. Durch den Wechsel zur E-Mobilität ist der MIV im Jahr 2040 umweltfreundlicher und leiser. Die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur wird unter Einbezug von Veloverkehr und strassengebundenem ÖV optimiert. Die Instrumente des Mobilitätsmanagements haben Vorrang vor einem weiteren Ausbau. Dazu gehören das Verkehrsmanagement, die Parkraumbewirtschaftung, die Freigabe oder Umwidmung von Flächen des MIV für die Priorisierung des ÖV und/oder des Veloverkehrs sowie grüne Wellen, die auch auf den strassengebundenen ÖV und den Veloverkehr ausgerichtet sind.

Verkehrsdrehscheiben

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel wird weiterentwickelt. Durch eine regional abgestimmte Systematik und den gezielten Ausbau von multimodalen Drehscheiben wird die kombinierte Mobilität verbessert. Hierzu werden die Umsteigelösungen an Verkehrsdrehscheiben verbessert. Auch neue Mobilitätsoptionen wie der öffentliche Individualverkehr (ÖIV), «personal mobility devices» (PMD) und Sharing-Lösungen sind einzubinden und tragen zu mehr Flächeneffizienz bei. Mit der Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» von September 2023 hat sich die Region Bern-Mittelland ein Zielbild zu den wichtigsten Standorten von Verkehrsdrehscheiben in der Region gegeben. Insgesamt sind darin 23 Verkehrsdrehscheiben enthalten, die sich auf die einzelnen Korridore verteilen. Diese werden durch neun Alternativstandorte ergänzt, die als Rückfallebene oder unter Einbezug von überregionalen Verkehrsströmen ins Zielbild aufgenommen werden können. An all diesen Standorten wird die Drehscheibenfunktion mit gezielten Massnahmen gestärkt.

4. Handlungsbedarf

4.1 Fazit Handlungsbedarf

Handlungsbedarf über die gesamte Region Bern-Mittelland:

- Die mit der zweiten Etappe der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG 2) noch weiter fokussierte Siedlungsentwicklung nach innen wird mit den getroffenen Siedlungsmassnahmen am richtigen Ort in der Region Bern-Mittelland strategisch unterstützt. So werden gemäss konsolidiertem Trendszenario (vgl. Kap. 2.2.1) grössere Wachstumspotenziale in der Kernstadt und in den urbanen Kerngebieten geschaffen, dies meist konzentriert in einzelnen Fokusräumen mit entsprechend hohem Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr.
- Die Mobilisierung der an gut erschlossenen Lagen liegenden Baulandreserven und Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bleibt eine Herausforderung und ist zugleich Voraussetzung für die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen.
- Mit dem fortschreitenden Klimawandel und der gleichzeitigen baulichen Verdichtung steigt die Dringlichkeit, der zunehmenden Hitzebelastung in allen Siedlungsgebieten entgegenzuwirken, also Grün- und Freiräume klimaangepasst zu gestalten (Schwammstadtprinzipien) sowie verstärkt auf die Frischluftversorgung zu achten und den Zugang zu kühlenden Ausgleichsräumen in Siedlungsnähe sicherzustellen.
- An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel gezielt zu verbessern. Als Grundlage dient das von der RKBM erarbeitete Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben.
- Das erkannte grosse Wachstumspotenzial des Veloverkehrs soll so weit wie möglich ausgeschöpft werden. Das bedingt die Realisierung zusätzlicher direkter Velobahnen und Velohauptverbindungen, ergänzender Tangentialverbindungen und ein ausreichendes Angebot an attraktiven Veloabstellflächen, insbesondere auch an den Verkehrsdrehscheiben des öffentlichen Verkehrs.
- Mit Verkehrs- und Mobilitätsmanagement soll die Überlastung einzelner Strassenabschnitte während den Spitzenzeiten reduziert, mit der Sanierung von Unfallschwerpunkten die Sicherheit weiter erhöht werden.

Handlungsbedarf ist räumlich fokussiert:

- Das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum erfolgt nicht gleichmässig über den gesamten Raum der Region Bern-Mittelland. Es wird sich vielmehr auf einzelne funktionale Teilräume und die darin enthaltenen Siedlungsschwerpunkten fokussieren. In solchen Teilräumen, wie beispielsweise der Kernagglomeration, dem Worblen- oder Aaretal sind die Entwicklungsträger:innen besonders gefordert, Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung gezielt aufeinander abzustimmen.

- Die Herausforderungen sind dabei oftmals überkommunal anzugehen. Die Schaffung eines entsprechenden Koordinationsgefässes mit unterstützender Rolle der RKBM ist zu prüfen.
- Es ist bereits eine Vielzahl von Verkehrsmassnahmen mit hohem Reifegrad aus den früheren RGSK vorhanden, die umgesetzt werden müssen.
- In der Kernagglomeration liegen die grössten Siedlungsschwerpunkte für das zukünftige Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. An diesen Standorten – namentlich Bern Wankdorf, Bern Ausserholligen, Bahnhof Ostermundigen – besteht ein grosser Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung/Freiraum und Verkehr. Alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel gilt es dabei einzubeziehen. Die Verkehrsdrehscheiben sind zu stärken, die Anbindung für den Veloverkehr zu verbessern, der Strassenverkehr zu steuern und ein funktionierendes nationales Strassennetz sicherzustellen.
- Der Erhalt und die Inwertsetzung des Grünen Bands durch eine weitere Vernetzung mit den siedlungsinternen Grün- und Freiräumen ist für die Naherholung und für die Sicherstellung der Durchlüftung der Kernagglomeration über die Kaltluftkorridore von grosser Bedeutung.
- Die Verkehrsdrehscheiben sind auch ausserhalb der Kernagglomeration aufzuwerten und die lokale Erschliessung für den Veloverkehr zu verbessern. Dies soll dazu beitragen, die ausserhalb der Kernstadt häufig festzustellende MIV-Lastigkeit des lokalen Verkehrs abzubauen.
- Handlungsbedarf besteht nicht nur im weiteren Ausbau der Infrastruktur, sondern auch in der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Damit einher geht der Handlungsbedarf in der Siedlungs- und Freiraumplanung. Wichtige Stichworte dazu sind:
  - Verbessern der Aufenthaltsstruktur;
  - Schaffen von kurzen, direkten Wegen zu zentralen Einrichtungen und Verkehrsdrehscheiben;
  - Aufwerten von siedlungsinternen Freiräumen (Aufenthaltsqualität, verstärkte Durchgrünung und Klimaverträglichkeit).
- Bei den Verkehrswegen besteht ein Handlungsbedarf bei den dominierenden radialen Wegebeziehungen aus den einzelnen Verkehrskorridoren in die Kernagglomeration. Beim ÖV ist sicherzustellen, dass die Kapazitäten und die Taktdichte langfristig nachfragegerecht ausgebaut werden. Für den Veloverkehr sind möglichst direkte, sichere und hohen Qualitätsansprüchen gerecht werdende Velobahnen und Velohauptverbindungen zu realisieren. Aber auch bessere Tangentialverbindungen für Velo und ÖV zwischen einzelnen Teilräumen sind zu prüfen und nach Möglichkeit zu realisieren.

4.2 Siedlung

Stärken

Die Region Bern-Mittelland ist Teil der Hauptstadtregion Schweiz, die als innovativer Lebens- und Wirtschaftsraum gestärkt werden soll. Sie hat ein grosses Potenzial im Bereich Public Management und ein gut ausgebautes Bildungsangebot mit einem starken Engagement bei der Vernetzung von Wirtschaft und Forschung. Zudem verfügt sie über einen schweizweit bedeutenden Gesundheitsstandort und eine Vielzahl von gemeinsam genutzten Institutionen und Infrastrukturanlagen in den Bereichen Sport, Kultur und Freizeit. Die gemeinde- und kantonsübergreifende Zusammenarbeit fördert weiterhin die Attraktivität des gesamten Raums, indem für die vielfältigen Schlüsselbereiche und Zentrumsfunktionen die nötigen Flächen und Rahmenbedingungen bereitgestellt werden.

Die Region verfügt über ein breites Wohnangebot, das vom urbanen Wohnen in der Stadt Bern bis zum «Wohnen im Grünen» im ländlichen Raum reicht. Gerade im urbanen Kernraum und im Agglomerationsgürtel bestehen Flächenpotenziale für vielseitige wirtschaftliche Nutzungen an gut erschlossenen Lagen. Die Siedlungsstrukturen zeichnen sich durch Naherholungs- und Lebensqualität, Überschaubarkeit, Differenziertheit und Vielfalt aus. Neben der belebten Altstadt von Bern, die als UNESCO-Weltkulturerbe ausgezeichnet ist, gibt es zahlreiche weitere kulturhistorisch wertvolle Ortsbilder und Einzelobjekte. Im Zusammenspiel mit den Grünräumen sind diese strukturprägenden und identitätsstiftenden Merkmale massgebend für das Erscheinungsbild und den Charakter der Region Bern-Mittelland.

Ein Grossteil der Arbeitsplätze der Region liegt in der Kernagglomeration oder im Agglomerationsgürtel mit entsprechend guter Erschliessung. Die Arbeitsplatzentwicklung hat sich in den letzten Jahren insbesondere auf die ESP und ViV-Standorte konzentriert. Diese sind sehr gut mit dem ÖV, dem MIV und zunehmend auch gut mit dem Velo erreichbar.

Schwächen und Handlungsbedarf

Nutzen und Geschwindigkeit der Umsetzung von Flächen für Wohn- und Mischnutzungen

Aufgrund des zu erwartenden und angestrebten Bevölkerungswachstums könnte das Risiko bestehen, dass insbesondere in der gut erschlossenen Kernagglomeration, aber auch im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen nicht genügend Siedlungsentwicklungsflächen zur Verfügung stehen, um dieses Wachstum aufzunehmen. Für das RGSK 2025 wurden deshalb die Potenziale in Siedlungsentwicklungsgebieten und ihre zeitliche Priorität umfassend erhoben. Es zeigt sich, dass in allen Teilräumen ausreichend Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Schwerpunktgebiete zur Verfügung stehen, um das erwartete Wachstum abdecken zu können. Die Siedlungsentwicklungsgebiete liegen dabei häufig an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, welche im Sinn einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden sollen. Mit dem jetzigen Trend bleibt aber die Herausforderung bestehen, dass

auch in Zukunft ein im Vergleich zur Anzahl Einwohner:innen sehr hohe Anzahl Beschäftigte in der Kernagglomeration, insbesondere in der Stadt Bern, tätig sein werden.

Erfahrungsgemäss nimmt die Realisierung einer Siedlungsentwicklung viel Zeit in Anspruch. Zwar besteht in der Region Bern-Mittelland, wie gezeigt, unter Einbezug der Siedlungsentwicklungsgebiete per se kein Defizit an verfügbaren Flächen für Wohn- und Mischnutzungen. Grosser Handlungsbedarf besteht aber in der Erhöhung der Geschwindigkeit bei der Realisierung dieser Siedlungsentwicklungsgebiete. Eine effizientere und schnellere Umsetzung der einzelnen Siedlungsmassnahmen erfordert deshalb einen gezielteren Einsatz bereits vorhandener und den Aufbau neuer Ressourcen zur Unterstützung der Massnahmenträger:innen.

Fehlendes Flächenangebot / Reserven für Industrie und Gewerbe

In den letzten Jahren war eine zunehmende Verdrängung von industriellen und gewerblichen Nutzungen durch Dienstleistungsnutzungen zu beobachten. Die Zusammensetzung der Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten zeigt einen Überhang an Reserven für Dienstleistungsnutzungen. Insbesondere im urbanen Kerngebiet stehen Flächen für produzierende Betriebe vermehrt unter Umnutzungsdruck. In Zukunft sind bestehende Flächen für reine Industrie- und Gewerbenutzungen zu sichern. Darüber hinaus ist ein ausreichendes, verfügbares, bei Bedarf zusätzliches Angebot für die Weiterentwicklung oder die Neuansiedlung von Betrieben des 2. Sektors zu schaffen. Betriebsnotwendige Weiterentwicklungen des lokalen Gewerbes ausserhalb der besterschlossenen Lagen sind planerisch weiterhin zu ermöglichen.

Fehlende Akzeptanz für Siedlungsentwicklungen am richtigen Ort

In der gesamten Region Bern-Mittelland sind (theoretische) Potenziale für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen und für Siedlungserweiterungen an geeigneten Standorten vorhanden. Deren Mobilisierung ist allerdings häufig mit Problemen behaftet. Bei der Bevölkerung fehlt es teilweise an Akzeptanz für die Innenentwicklung sowie für die Verdichtung und Mobilisierung von Entwicklungsarealen. Um das Potenzial für die Siedlungsentwicklung besser ausschöpfen zu können, ist diese deshalb vertieft zu thematisieren und die Umsetzung von inneren Reserven wie unternutzten Bauzonen und Industrieflächen weiterhin stark zu fördern. Dazu gehören zusätzlich zur Verdichtung und Umstrukturierung des bestehenden Siedlungsgebiets auch Massnahmen zur Aufwertung, Erweiterung/Schaffung und Erneuerung von Quartieren, Dorfkernen und Freiräumen. Auf diese Weise kann der Bevölkerung der städtebauliche Mehrwert vermittelt und die Akzeptanz erhöht werden. Die bestehenden Planungsinstrumente und heutigen Entscheidungsmechanismen genügen zudem den Anforderungen an eine nachhaltige Regionalentwicklung nur bedingt und sind im Sinn der übergeordneten Instrumente zu überdenken und weiterzuentwickeln.

Teilweise mangelhafte Siedlungs- und Aufenthaltsqualität

Bei Siedlungsentwicklungen nach innen ist es unabdingbar, dass die ortsbauliche Gestaltung hochwertig ist und ausreichende und attraktive Freiräume für den Aufenthalt und die Naherholung sowie zur Reduktion der Hitzebelastung zur Verfügung stehen. Es gilt, die Umsetzung der schon in früheren RGSK enthaltenen Massnahmen zur qualitätsvollen Entwicklung weiterzuverfolgen und die Gemeinden nach Bedarf verstärkt in der Entwicklung der Gebiete zu unterstützen. Bei der Festlegung von entsprechenden Entwicklungsgebieten ist darauf zu achten, dass wichtige Freiräume erhalten oder im Zug der Entwicklungen aufgewertet werden.

Ungenügend ÖV-erschlossene Bauzonen

Siedlungsgebiete mit geringer ÖV-Erschliessungsgüte befinden sich vor allem in den ländlichen Gemeinden oder teilweise an Hanglagen von Gemeinden, die ansonsten gut mit dem ÖV erschlossen sind. Im kantonalen Richtplan wurden minimale ÖV-Güteklassen als Voraussetzung für die Festsetzung von neuen Entwicklungsgebieten definiert. Diverse rechtskräftige Bauzonenreserven mit mangelhafter ÖV-Erschliessung konnten in den letzten Jahren durch verschiedene Massnahmen besser erschlossen werden. Aus den verbleibenden Siedlungen mit mangelhafter ÖV-Erschliessung wird mindestens eine Wegetappe auch künftig oft mit dem MIV zurückgelegt werden. Somit ist darauf zu achten, dass in der Nähe der Wohnorte attraktive Umsteigeangebote an ÖV-Haltestellen bereitstehen. Daneben kann eine attraktive Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur dazu beitragen, den MIV-Anteil in diesen Siedlungen zu reduzieren.

Starke Wärmebelastung in den Siedlungsgebieten

Ein grosser Anteil der Siedlungsgebiete in der Region Bern-Mittelland (insbesondere in der Kernstadt und den urbanen Kerngebieten) weist gemäss den Planungshinweiskarten Klima des Kantons eine starke bis extreme Wärmebelastung auf (vgl. Abb. 2.11 in Kap. 2.3). Das hat negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität von Aussenräumen und auf die Gesundheit der Bevölkerung. Die Grünflächen im Siedlungsgebiet sind wichtige klimatische Ausgleichsräume, gemäss Planungshinweiskarten fehlt dort aber teilweise verschattende Vegetation, was die Aufenthaltsqualität und Kühlungsfunktion an Hitzetagen schmälert. Die Wärmebelastung hat einen direkten Zusammenhang mit dem erhöhten Versiegelungsgrad von Freiräumen und Verkehrsflächen. Es besteht ein grosses Potenzial hinsichtlich der vermehrten Umsetzung von Schwammstadtmassnahmen.

Das Schwammstadtkonzept basiert auf Verdunstung, Versickerung, Retention, temporären Flutungen und Notwasserwegen und ist ein integraler Lösungsansatz zur Schadensvermeidung durch Oberflächenabfluss und zur Verminderung der Hitzebelastung (vgl. BAFU 2022, Regenwasser im Siedlungsraum). Schwammstadtelemente ermöglichen Regenwasserbewirtschaftung mit naturnaher Wasserbilanz im urbanen Raum. Im Sommer wirkt die Verdunstung kühlend, die Aufenthaltsqualität wird erhöht. Gleichzeitig wird die Vitalität der Vegetation und somit das Kronenwachstum schattenspendender Bäume verbessert, was wesentlich zur Hitzeminderung und CO_2-Absorption beiträgt. Die Minimierung des Abflusses

entlastet die Kanalisation und verbessert die Wasserqualität. Oberflächige Schwammstadtmassnahmen sind deshalb besonders effektiv, auch im Vergleich zu unterirdischen Retentionsanlagen.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Nutzen der Flächen und Geschwindigkeit der Umsetzung für Wohn- und Mischnutzungen	– Konzentration an gut erschlossenen zentralen Lagen – Gegenwärtige regionale Raumnutzerdichte bei Gebietsentwicklungen beibehalten	– Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten, Siedlungserweiterungsgebieten – Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete erreichen höhere Raumnutzerdichten als kantonal gefordert – Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete anbieten, Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)	– Weiterverfolgen der geeigneten bereits definierten oder neuen Entwicklungsgebiete – Unterstützung bei der Mobilisierung und Realisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete etablieren (Beratung SEin als Daueraufgabe und Hochhausentwicklung, Wissensplattform RKBM)
Fehlendes Flächenangebot für Industrie und Gewerbe	– Verfügbarkeit von Gewerbezonen – Entlastung von (Um)nutzungsdruck – Projektbezogene Betriebserweiterungen ermöglichen	– Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern	– Sichern insbesondere von zentrumsnahen Arbeitszonen, Vermeiden von Umnutzungsdruck – Ergänzend Bezeichnen von neuen regionalen Gewerbezonen und Arbeitsgebieten
Fehlende Akzeptanz für Siedlungsentwicklung (Einzonungen, Überbauung eingezonter Gebiete und dichte Überbauungen)	– Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen – Siedlungsentwicklung nach innen in erster Priorität – Erweiterungen an geeigneten zentralen Lagen mit Einordnung ins Landschaftsgefüge und nach Prinzipien der Nachhaltigkeit	– Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten – Sensibilisierungskampagne «Boden gutmachen» der RKBM – Pilotprojekt «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!» der RKBM – Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)	– Aufzeigen der Chancen von Innenentwicklung gegenüber der Bevölkerung – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe) – Regionale Abstimmung von gemeindeübergreifenden Planungen (z. B. reg. Richtplan Sportanlagen) sicherstellen
Teilweise mangelhafte Qualität resp. Aufwertungspotenziale im Siedlungsgebiet	– Dichte, gut gestaltete und identitätsstiftende Siedlungsstrukturen mit genügend hochwertigen Freiräumen – Sichern von wertvollen Freiräumen und Naherholungsgebieten	– Geeignete Massnahmen fördern (Qualitative Verfahren: Workshops, Testplanungen, Wettbewerbe) – Bestimmen wichtiger Freiräume und Naherholungsgebiete und Vorgaben zu deren Entwicklung – Pilotprojekt «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!» der RKBM – Beratung SEin installiert (seit Januar 2020)	– Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen und der Ansätze zum Erhalt und zur Aufwertung von Frei- und Naherholungsräumen – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Ungenügende ÖV-Erschliessung von Siedlungsgebieten/Bauzonen	– Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen (festgelegte Erschliessungsziele ÖV)	– diverse ÖV-Verbesserungen (z. B. Verlegung Bahnhof Laupen)	– Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken – mangelhafte ÖV-Erschliessung an zentralen Lagen verbessern – Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur aufwerten
Starke Wärmebelastung in den Siedlungsgebieten	– Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten – Sichern von wertvollen Frei- und Grünräumen für Naherholung und angenehmes Siedlungsklima	– Erstellung von Klimaanalysen- und Planungshinweiskarten (Kanton und Stadt Bern) – Erstellung ergänzender Klimaanalysen für die Gemeinden des Kantons FR im AP-Perimeter	– Zunehmende Überhitzung des Siedlungsgebiets durch klimagerechtere Gestaltung von Freiräumen inklusive Strassenräumen mindern (Schwammstadtprinzip) – Aufwertungsmassnahmen für verbessertes Mikroklima auf bestehenden Frei- und Grünräumen vorantreiben

Tab. 4.1 Handlungsbedarf Siedlung, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

4.3 Landschaft und Umwelt

Stärken

Die Landschaftsqualität in der Region Bern-Mittelland wird als Alleinstellungsmerkmal betrachtet und ist ein wichtiger Standortfaktor. Herausragend ist einerseits die Durchgrünung des urbanen Kerngebiets, andererseits stechen die Nähe der Stadt zu grossräumigen und offenen Landschaften heraus. Die Region Bern-Mittelland verfügt damit über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind, was für die Qualität der Siedlungsgebiete grosse Vorteile bringt.

Eine besondere Qualität in diesem Zusammenhang sind einerseits die zahlreichen Grünkorridore und Grüninseln in den zentralen Bereichen der Region und andererseits das Grüne Band in der Übergangszone zwischen urbanem Kerngebiet, Agglomerationsgürtel und Umland. Sie prägen das grüne Erscheinungsbild des Siedlungsgebiets, gliedern den Agglomerationsraum und tragen zusammen mit den Freiräumen massgeblich zur städtischen Lebensqualität bei. Das Grüne Band und die siedlungsprägenden Grünräume innerhalb der Siedlungsstruktur leisten einen positiven Beitrag zur ökologischen Vernetzung und zu einem ausgeglichenen Siedlungsklima und erfüllen eine Vielzahl von Erholungsbedürfnissen.

Der Aareraum zählt zu den prägendsten Landschaftselementen in der Region Bern-Mittelland. Sowohl die Stadt Bern als auch der Agglomerationsgürtel werden durch den Aareraum und seine Topografie geprägt. Die Aare und ihre intakten Aaretalhänge werden als wertvolle Naherholungsräume geschätzt.

Schwächen und Handlungsbedarf

Nutzungsdruck auf Landschaft und Freiräume

Die Qualitäten der Grünkorridore, Grüninseln und Freiräume sind heute einem zunehmenden Siedlungs- und Nutzungsdruck ausgesetzt. Der Trend hin zu einer höheren Nutzungsintensität wird sich durch das Bevölkerungswachstum in Zukunft noch verstärken. Es gilt, den möglichen Beeinträchtigungen mit einer hochwertigen Gestaltung der Grün- und Freiräume zu begegnen. Ein «Auffüllen» dieser Räume zugunsten einer kurzfristigen Wohnstrategie kann übergeordnet zu einer Einbusse der Siedlungsqualität führen und ist daher nicht im Sinn einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die Definition der zukünftigen Siedlungsstruktur hat unter Berücksichtigung einer ausreichenden Versorgung an hochwertigen und gut vernetzten Grün- und Freiräumen zu erfolgen.

Defizite Freiraumversorgung

Infolge des Nutzungsdrucks bestehen Defizite bei der Freiraumversorgung. Diese Problematik betrifft insbesondere die Bevölkerung im urbanen Kerngebiet und im Agglomerationsgürtel. Im Hinblick auf einen angemessenen Versorgungsgrad und eine städtebauliche Stärkung der Siedlungsstrukturen sind genügend Frei- und Grünräume mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität zu schaffen. Als öffentliche Begegnungszonen attraktivieren sie das Wohnumfeld und sorgen mit einer klimaökologischen Gestaltung für ein angenehmeres Mikroklima. Die siedlungsinternen Grün- und Freiräume gilt es laufend aufzuwerten und miteinander zu vernetzen, für Nutzende, die ökologische Infrastruktur und für den Kaltlufthaushalt.

Verlust an Landwirtschaftsflächen und ökologisch wertvollen Lebensräumen

Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere im Agglomerationsgürtel – führen zunehmend zu einer Lebensqualitätsminderung im Wohnumfeld und zu einem Verlust an Landwirtschaftsflächen, an ökologisch wertvollen Lebensräumen und an biologischer Vielfalt. Damit ist ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal der Region – die enge Verknüpfung der Siedlungsstrukturen mit der Landschaft – gefährdet. Die Herausforderung besteht darin, im Rahmen einer qualitätsvollen Stadtraumplanung und von Nachverdichtungen den Verlust von Landschaftsräumen und deren Zerschneidung zu schmälern. Im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit bei der Landschafts- und Siedlungsentwicklung sind Grün- und Freiräume als integrale Bestandteile von Siedlungserweiterungen zu sichern. Der Übergang zwischen Siedlungskörper und Landschaft ist bewusst zu gestalten und für die ökologische Vernetzung und den Kaltluftaustausch in Wert zu setzen.

Ungenügende Zugänge zu Landschaftsräumen

Gewisse Erlebnis- und Naturräume in der Region Bern-Mittelland weisen eine ungünstige oder schlechte Erreichbarkeit auf. Es besteht Handlungsbedarf, die Zugänglichkeit der Erlebnis- und Naherholungsgebiete und die Anbindung an die Landschaft, insbesondere an das Grüne Band, den Aareraum und den Regionalen Naturpark Gantrisch (Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln) für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

Isolierte Grün- und Freiräume, mangelhafte Vernetzung

Im Kontext der Siedlungsentwicklung ist die ökologische Vernetzung von Grünräumen aufgrund von Siedlungen und Infrastrukturbauten beeinträchtigt. Das gilt auch für wertvolle aquatische Lebensräume, nach wie vor sind gewisse Gewässerabschnitte in der Region ökomorphologisch beeinträchtigt oder eingedolt. Die Vernetzung der Lebensräume im Sinn einer ökologischen Infrastruktur ist zu erhalten und durch Neugestaltung oder die ökologische Aufwertung von bestehenden Grünräumen zu verbessern. Revitalisierungen und gestalterische Aufwertungen von Gewässern sollen vorangetrieben werden. Vor allem im Rahmen der Siedlungsentwicklung und der Erhöhung der Siedlungsqualität ergeben sich Chancen, die Gewässer (z. B. den städtischen Aareraum) als Grünkorridore mit ökologischen und klimatischen Funktionen zu revitalisieren und ihr Potenzial für die Naherholung besser auszunutzen.

Potenzial des Grünen Bands noch nicht ausgeschöpft

Das charakteristische Grüne Band wurde im Rahmen eines ARE-Modellvorhabens strategisch weiterentwickelt und Grundsätze zu funktionalen Räumen, ökologischer Vernetzung, Raumplanung und Frischluftversorgung festgehalten. Der prioritäre Handlungsbedarf liegt im Erhalt und der überkommunal abgestimmten Weiterentwicklung der bestehenden Landschafts- und Freiraumqualitäten. Das bedeutet auch, dass neben den bereits ergriffenen Massnahmen weitere konkrete Massnahmen für den Erhalt und die Inwertsetzung des Grünen Bands definiert werden sollen, um das Potenzial dieses Übergangsraums noch besser auszuschöpfen. Damit wird sichergestellt, dass das Grüne Band die unterschiedlichen Funktionen für Naherholung, ökologische Vernetzung und Frischluftversorgung langfristig gewährleisten kann. Bei künftigen Siedlungsentwicklungen innerhalb des Grünen Bands ist beispielsweise unabdingbar, dass genügend Grünräume gesichert werden.

Nächtliche Überwärmung der Siedlungsgebiete, gleichzeitig Gefahr von Verlust bedeutender Grünflächen

Neben der Hitzebelastung am Tag (vgl. Teil Siedlung/Kap. 4.2) ist eine ausreichende Abkühlung der Siedlungsgebiete in der Nacht nicht überall in der Region gewährleistet. Davon ist insbesondere das urbane Kerngebiet betroffen (vgl. Abb. 4.1). Grund dafür sind grossflächig versiegelte Bereiche, die die Hitze speichern, sowie der Unterbruch von Kaltluftströmungen durch ungünstige Bebauungsstrukturen. Das vermehrte Auftreten von Tropennächten kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Unversiegelte Bereiche wirken kühlend, einige Grünflächen mit hoher bioklimatischer Bedeutung sind aber durch bauliche Verdichtung gefährdet.

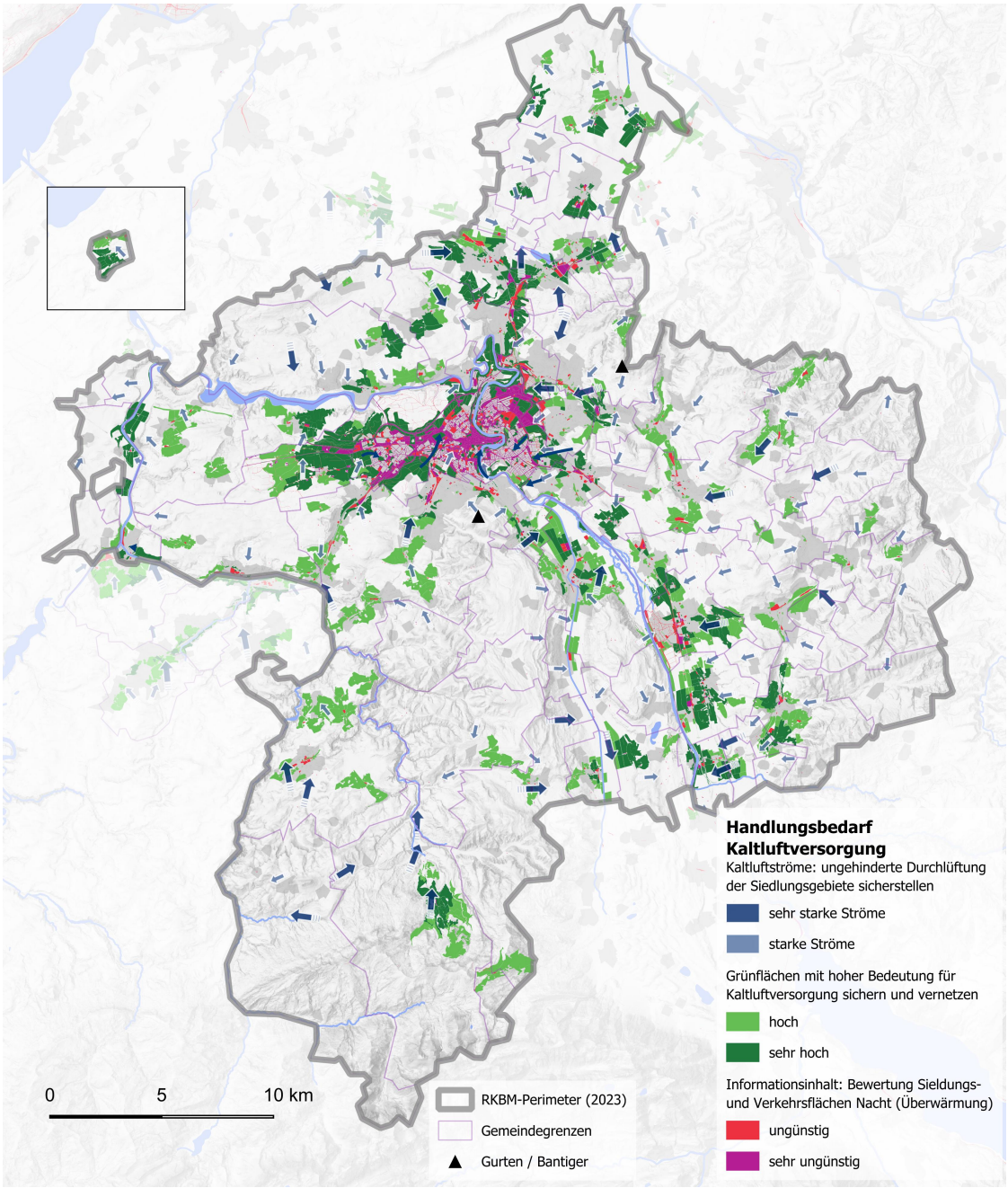


Abb. 4.1 *Handlungsbedarf Nachtsituation: Kaltluftversorgung und nächtliche Überwärmung (Quelle: Kanton BE: Auszug aus der Planungshinweiskarte Klima Nachtsituation 2020; Kanton FR: eigene Analyse u. a. basierend auf den Klimaanalysekarten des Kantons BE).*

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Nutzungsdruck auf Landschaft und Freiräume	– Hochwertige Grün- und Freiräume – Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten	– Grünes Band, siedlungsprägende Grünräume und Erholungsschwerpunkte im Rahmen des regionalen Planungsinstruments behördenverbindlich gesichert – Vernetzungsmassnahme Veloroute 888 für Freizeit umgesetzt – Revitalisierung Moosmattbach für die ökologische Vernetzung Grauholz–Moossee – Projekt Aufwertung für mehr Biodiversität im privaten Wohnumfeld in der Stadt Bern in Umsetzung	– Entwicklungsgebiete Wohnen/Arbeiten an geeigneten Lagen konzentrieren – Erhalt und Aufwertung bestehender Grün- und Freiräume – Weitere Verbesserung der Vernetzung von Grün- und Freiräumen – Schaffen neuer hochwertiger Frei- und Grünräume (z. B. im Rahmen von Arealentwicklungen) – Weitere wichtige Grünflächen und Korridore erheben und sichern.
Defizite Grün- und Freiraumversorgung	– Hochwertige Freiraumqualität		
Isolierte Grün- und Freiräume	– Vernetzung von Grün- und Freiräumen für Nutzende und Ökologie		
Teilweise ungenügende Zugänge zu Landschaftsräumen	– Gute Anbindung mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss an die Landschaft, v. a. an die Erlebnis- und Freizeiträume – Koordination und Lenkung der Erholungsnutzung	– Im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte Optimierung von Busangebot und Überprüfung der Linienführung von Velofreizeitwegen	– Verbesserungen Zugänge und Verbindungen, insbesondere für ÖV und LV zu stadtnahen Landschaftsräumen, im Grünen Band, entlang des Aareraums und in den Regionalen Naturpark Gantrisch
Gefahr von Verlust an Landwirtschaftsflächen und an ökologisch wertvollen Lebensräumen (Biodiversität)	– Erhalt von Kultur- und Naturräumen als identitätsstiftende Merkmale der Region – Erhalt des Landschaftscharakters in den Landschaftsschongebieten	– Zielsetzungen betr. Biodiversität in Strategien und Massnahmen für das RGSK 2025 geschärft – Festlegung von Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung – Überführung der altrechtlichen teilregionalen Richtpläne Landschaft sowie Ausscheidung von Landschaftsschongebieten (Strategien RGSK 2025, behördenverbindlich gesichert im regionalen Planungsinstrument) – Behördenverbindliche Sicherung von Naturlandschaften/Gewässern im regionalen Planungsinstrument	– Weiterverfolgen der bisherigen Strategien – Schützen von ökologisch wertvollen und intakten Flächen – Weitere ökologische Aufwertungsprojekte realisieren – Siedlungsentwicklung lenken – Durchführung von Aufwertungsprojekten: ökologische Aufwertung Rütihoger, Revitalisierung der Quellfluren Mettlenwald
Potenzial des Grünen Bands noch nicht ausgeschöpft	– Überkommunale Sicherung und Inwertsetzung des Grünen Bands	– Umsetzung und Kommunikation von Massnahmen im Grünen Band (z. B. Veloweg für die Freizeit 888) – ARE-Modellvorhaben Grünes Band durchgeführt und Ergebnisse in Strategiepapieren festgehalten	– Weitere Massnahmen zur Inwertsetzung des Grünen Bands definieren und umsetzen – Überkommunale Abstimmung von Aktivitäten/Massnahmen

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Nächtliche Überwärmung der Siedlungsgebiete, gleichzeitig Gefahr von Verlust bedeutender Grünflächen	– Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten – Klimafunktion von Grün- und Freiräumen bei Siedlungsentwicklung berücksichtigen – Ausreichende Durchlüftung der Siedlungsgebiete sicherstellen	– Erstellung von Klimaanalysen- und Planungshinweiskarten (Kanton und Stadt Bern) – Erstellung von Klimaanalysen für die Gemeinden im Kanton FR, innerhalb des AP-Perimeters – Verstärkte Integration der Klimathematik im RGSK (insbes. Strategien und Massnahmen)	– Kaltluftkorridore bei Siedlungsentwicklung verstärkt berücksichtigen, um Durchlüftung der Siedlungskörper sicherzustellen – Grünflächen mit hoher Bedeutung für Kaltluftversorgung innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets sichern und aufwerten (z. B. Erhalt des Grünen Bands)

Tab. 4.2 Handlungsbedarf Landschaft, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

4.4 Verkehr

4.4.1 Fuss- und Veloverkehr

Stärken
In der Region Bern-Mittelland herrschen mehrheitlich günstige räumliche und verkehrspolitische Voraussetzungen für den Veloverkehr. Das urbane Kerngebiet der Region ist kompakt, und die Zentren befinden sich in kurzer bis mittlerer Distanz zueinander (5–10 km). Dementsprechend gross ist das Potenzial für die Velonutzung in der gesamten Region – gerade auch unter Berücksichtigung der Entwicklung bei den E-Bikes.

Der Bau von Velobahnen und Velohauptverbindungen in der Region sowie der Ausbau von Velostationen und B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wurden vorangetrieben. In den urbanen Kerngebieten konnte der Anteil des Velos am Modal Split merklich gesteigert werden.

Schwächen und Handlungsbedarf Veloverkehr
Der Veloverkehr reagiert sehr sensibel auf Umwege und ist deshalb in hohem Masse auf direkte Verbindungen angewiesen. Zur Förderung und Attraktivierung des Veloverkehrs sind daher sowohl neue Verbindungen zu erstellen als auch Netzlücken und Schwachstellen zu schliessen und bestehende Velowege aufzuwerten.

Bei mittleren und längeren Wegstrecken im Pendler- und Freizeitverkehr sind insbesondere direkte und komfortable Routen wichtig, um die Konkurrenzfähigkeit des Velos gegenüber dem MIV zu erhöhen. Bern hat sich als Velohauptstadt positioniert. Unter den Regionsgemeinden ist der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Bern denn auch klar am höchsten. Er ist auch noch bedeutend in den Hauptkerngemeinden und zwischen diesen und der Stadt Bern. In den übrigen Gemeinden der Region ist er dagegen deutlich geringer. Es besteht somit ein grundlegender Handlungsbedarf,

was die Velonutzung und die Etablierung einer Veloregion Bern-Mittelland anbelangt.

Zentrales Thema auf regionaler Stufe ist das Velohauptverbindungsnetz. Die Planung und Realisierung von durchgehenden und direkten Velobahnen und Velohauptverbindungen setzen eine überkommunale Zusammenarbeit voraus. Im Gegensatz zu einem bestehenden Netz, wo es oftmals nur um lokale Sanierungsprojekte geht, ist das Velohauptverbindungsnetz zudem noch nicht abschliessend definiert. Neue Linienführungen sind teilweise zweckdienlicher als die Aufwertung und Beibehaltung von bestehenden Routen, besonders wenn die Zugänglichkeit und Nähe der Routen zu den Quell- und Zielgebieten verbessert werden kann. Dort, wo die Velohauptverbindung endet, beginnt das kommunale Netz, das ebenfalls sicher, durchgehend und attraktiv auszugestalten ist. Erst wenn Velowegnetze zusammenhängend wahrgenommen werden, steigt deren Bedeutung und damit auch der lokale Druck, Massnahmen umzusetzen.

Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 legt einen Schwerpunkt auf den Ausbau der Veloinfrastruktur. Mit dem Sachplan Veloverkehr auf kantonaler Ebene sowie mit den Richtplänen Verkehr auf kommunaler Ebene bestehen planerische Instrumente zur flächigen Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs. Dort formulierte Handlungsbedürfnisse in Form zu schliessender Netzlücken oder Schwachstellen fliessen in die regionalen Planungen mit ein.

Schwächen und Handlungsbedarf Fussverkehr

Mit dem Sachplan Wanderroutennetz auf kantonaler Ebene sowie mit dem Richtplan Verkehr oder Fussverkehr auf kommunaler Ebene bestehen planerische Instrumente zur flächigen Vernetzung des Fussverkehrs. Dort formulierte Handlungsbedürfnisse in Form zu schliessender Netzlücken oder Aufwertungen fliessen in die regionalen Planungen mit ein.

Auch wenn der Fussverkehr kleinräumig ist und deshalb an dieser Stelle nicht im Detail vertieft wird, so ist er in allen Planungen ein wesentlicher Bestandteil. Defizite im Fussverkehr bestehen insbesondere dadurch, dass den Fussgänger:innen zu wenig Raum zur Verfügung steht (z. B. schmales Trottoir), der Weg nicht hindernisfrei ist (z. B. Treppen, hohe Trottoirkanten) oder die Zugänglichkeit zu Orten eingeschränkt ist (z. B. mit Umwegen, fehlenden Querungsstellen). Exemplarisch wird an dieser Stelle besonders auf den Bahnhof Bern und die Altstadt Bern bezüglich der Zugänglichkeit zum Bahnhof Bern und der Verteilung der Fussgängerströme hingewiesen.

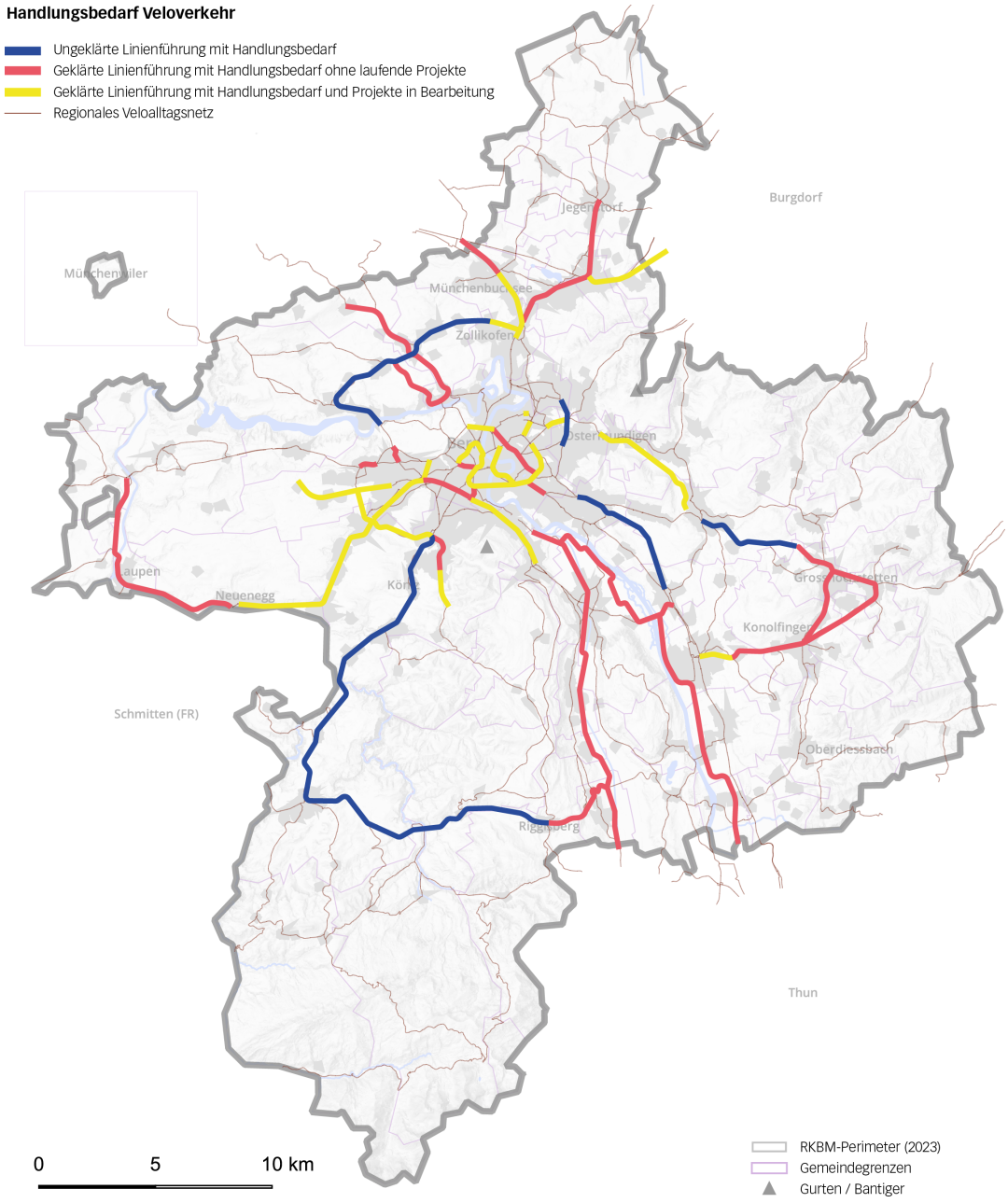


Abb. 4.2 Handlungsbedarf Veloverkehr (Quelle: Regionale Velonetzplanung 2024, RKBM).

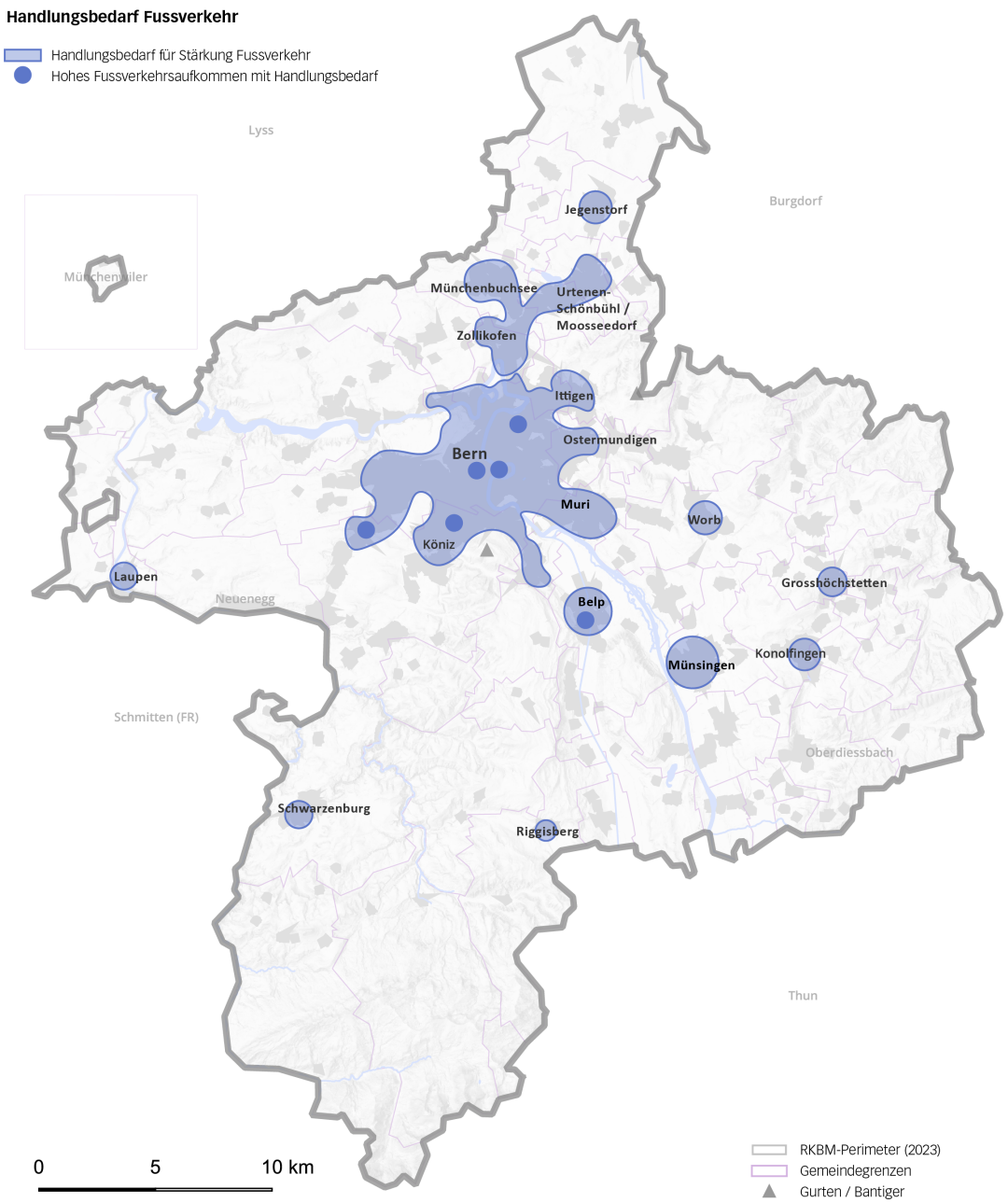


Abb. 4.3 Handlungsbedarf Fussverkehr.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Velo wird zu wenig genutzt, insbesondere in Pendeldistanz	– Netz aus radialen Velobahnen und Velohauptverbindungen sowie Tangentialverbindungen mit hohen Standards	– Erste Velohauptverbindungen sind in Betrieb genommen worden	– Weitere Velobahnen und Velohauptverbindungen umsetzen, mit Tangentialverbindungen verknüpfen oder verlängern
Planung und/oder Realisierung des Netzes endet oft an Gemeindegrenzen	– Netz aus radialen Velobahnen und Velohauptverbindungen mit hohen Standards	– Mit der RKBM besteht eine gemeindeübergreifende Koordinations- und Planungsstelle	– Weiterentwicklung des Netzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken – Die Realisierung von Projekten vorantreiben
Aufwertungsbedarf von Fuss- und Veloverbindungen sowie schliessen von Netzlücken und Schwachstellen in den Gemeinden	– Allgemeines Ziel, nicht verortet: dichtes, attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz	– In den kantonalen Sachplänen Veloverkehr und Wanderroutennetz sowie in den kommunalen Richtplänen sind Netzlücken, Schwachstellen und Handlungsbedürfnisse festgehalten	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Fuss- und Velonetzes um (Daueraufgabe)
Stadt Bern: wenige attraktive, zusammenhängende Fusswegverbindungen rund um den Bahnhof und in der Altstadt	– Attraktive Fusswegverbindungen und Umsteigebeziehungen	– Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern werden neue Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof geschaffen	– Weitere Aufwertung der Zugänge Bahnhof Bern und der Aufenthaltsqualität Altstadt Bern

Tab. 4.3 Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

4.4.2 Öffentlicher Verkehr

Stärken

In der Region Bern-Mittelland besteht grundsätzlich ein gutes ÖV-Angebot. Mit der übergeordneten Mobilitätsstrategie Region Bern Mittelland 2040 und der darauf aufbauenden Netzstrategie ÖV hat sich die Region den zukünftigen Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs angenommen und Handlungsansätze formuliert, um das ÖV-Netz in der Kernagglomeration entsprechend der wachsenden Nachfrage weiterzuentwickeln.

Die Realisierung von wichtigen ÖV-Infrastrukturen trägt zu einer sukzessiven Weiterentwicklung des ÖV-Netzes bei und ermöglicht Ausbauten und Optimierungen des Taktfahrplans (z. B. von Bern in Richtung Brünnen, Deisswil, Münsingen, Niederscherli und Zollikofen). Dazu werden im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts (RAK) die strategischen Grundlagen für die Bus- und S-Bahn-Linien hinsichtlich zukünftiger Gestaltung von Taktfahrplan, Transportgefässen und Linienführung bereitgestellt.

Der radial ausgerichtete Knoten Bern ermöglicht eine ausgeprägte Bündelung der Nachfrage und stellt mit seinen Durchmesserlinien eine Stärke im ÖV-System der Region Bern-Mittelland dar. Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) wird die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Bern bis 2030

grundlegend erneuert. Mit ZBB wird ein neuer RBS-Bahnhof mit erhöhter Kapazität erstellt und für die Reisenden im SBB-Bahnhof werden die Publikumsanlagen ausgebaut, so dass die wachsenden Passagierzahlen auch in Zukunft bewältigt werden können. Der neu positionierte RBS-Bahnhof sowie die neuen Bahnhofzugänge Bubenberg und Länggasse ermöglichen bessere Umsteigebeziehungen und eine Entflechtung der Passagierströme.

Schwächen und Handlungsbedarf

Es bestehen primär zwei Formen von Handlungsbedarf: Die Kapazitäten für radiale Verbindungen Richtung Zentrum sind gezielt zu vergrössern, und das Angebot an Tangentiallinien ist auszubauen.

Von grosser Bedeutung sind dabei die Ausbauten westlich und östlich des Bahnhofs Bern (Entflechtungen Wylerfeld, Holligen sowie Wankdorf Süd und Gümligen Süd). Sie ermöglichen Taktverdichtungen auf mehreren Linien der S-Bahn und des Fernverkehrs. Allerdings werden diese Ausbauten im Rahmen des STEP Ausbauschritts 2035 voraussichtlich nicht vor Ende der 2030er-Jahre umgesetzt sein, so dass das Angebot von SBB und BLS erst ab ca. 2040 verdichtet werden kann. Umso wichtiger ist eine möglichst schnelle Realisierung dieser Eisenbahninfrastrukturprojekte.

Insgesamt entwickelt sich die Angebots- und Netzplanung der Region Bern-Mittelland kontinuierlich weiter und ergänzt dadurch die Siedlungsentwicklung.

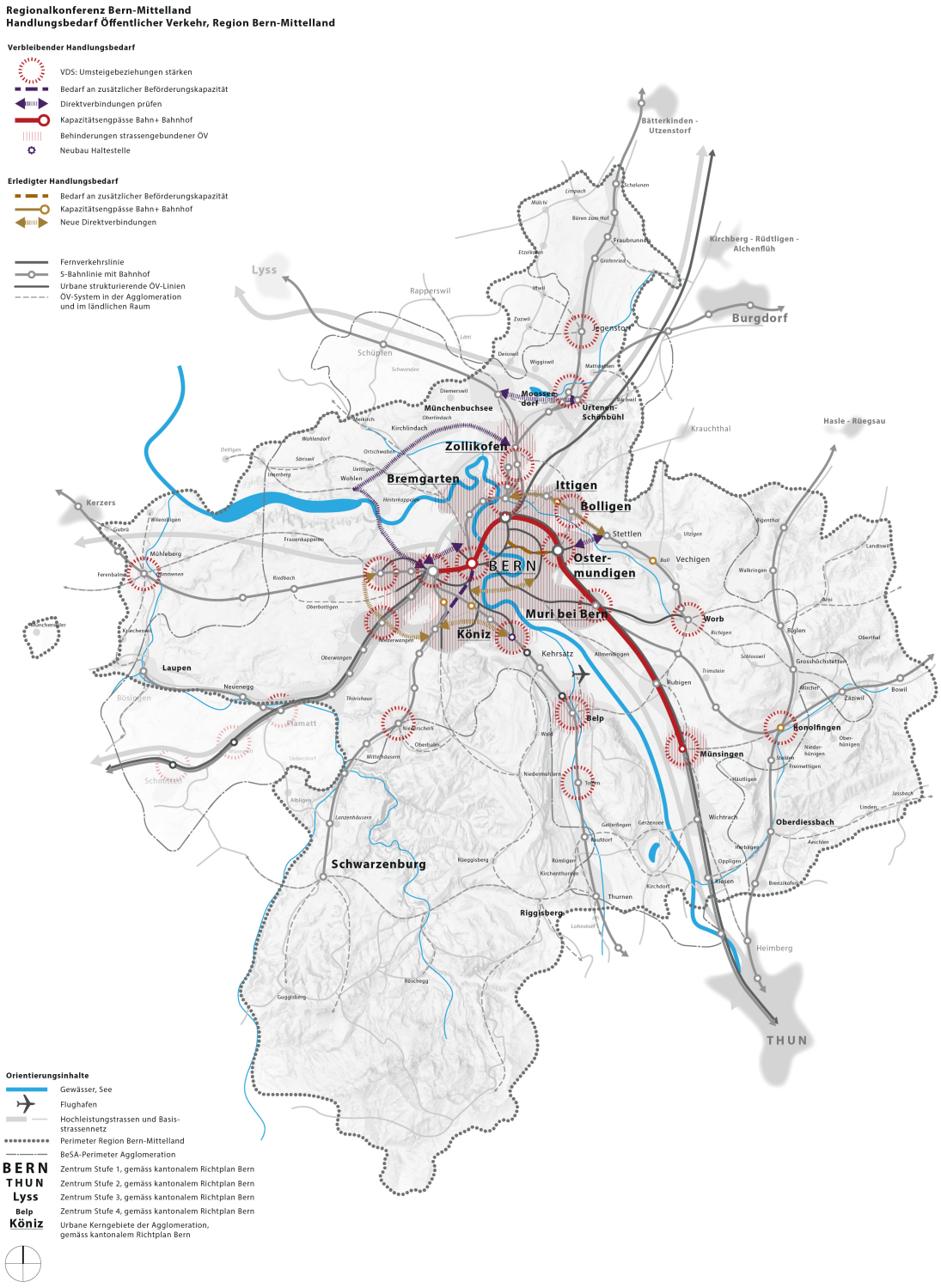


Abb. 4.4 Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern und auf den zulaufenden Strecken (SBB, RBS, BLS)	– Leistungsfähiges ÖV-Netz – Umsetzung Angebotskonzept STEP AS 2035 / 2. Teilergänzung der S-Bahn – Gezielter Ausbau von Mobilitätshubs	– Schlüsselmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern – Entflechtung Wylerfeld ist umgesetzt und Entflechtung Holligen ist aufgegleist	– Ausbauprojekte auf den Abschnitten Wankdorf Süd-Ostermundigen, Gümligen Süd und Bern West (Entflechtung Holligen) sind mit grösstmöglicher Priorität voranzutreiben. Die Bauarbeiten an der Entflechtung Holligen und beim Bahnhof Ostermundigen sind Anfang 2025 gestartet. Das Plangenehmigungsverfahren zur Entflechtung Wankdorf-Ostermundigen soll im Jahr 2025 gestartet werden – Ein Engpass besteht zwischen Wankdorf und Löchligut sowie längerfristig mit Bezug auf die Kapazität der Perronanlagen im Bahnhof Bern – Das Konzept City-Schiene wird mit den beschlossenen Angebotsausbauten gestärkt. Handlungsbedarf besteht beim Ausbau der Bahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben
Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz im Aare-, Gürbe-, Wangen- und Worblental	– Leistungsfähiges ÖV-Netz	– Doppelspurausbau Wabern–Kehrsatz ist aufgegleist – Ausbauten für Taktverdichtungen zwischen Boll und Deisswil sind beschlossen	– Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am meisten bewirken (z. B. viertes Gleis Wankdorf–Löchligut, Wendegleise Brünnen, Doppelspurausbau Liebefeld)
Zwischen dem überregionalen Bahnverkehr (IC, IR, RE) und dem Regionalverkehr (S-Bahn, Tram, Bus) gibt es nur wenige Schnittstellen: kaum Entlastungsmöglichkeiten für den Bahnhof Bern	– Leistungsfähiges ÖV-Netz		– Längerfristig zusätzliche RE-Halte an den Verkehrsdrehscheiben Bern Wankdorf und Europaplatz anstreben

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Kapazitätsengpässe (Tram, Bus) in der Innenstadt von Bern und auf einzelnen radialen Zulaufstrecken	– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Umsetzung Tram Bern–Ostermundigen beschlossen – Optimierungen Tram- und Busliniennetz und Transportgefässe, u. a.: L20 Einsatz Doppelgelenk-Trolleybusse, Einsatz grösserer Busse Linie 21; L10 Verdichtungskurse werden geführt für Ast Köniz sind DGB-Trolleybusse beschlossen – Alternative Angebote testen: Pilot selbstfahrender Kleinbus Marzili	– Die ZMB zur 2. Tramachse wird bis 2026 die Bestvariante von drei noch verbleibenden Linienführungen liefern – Laufende Prüfung und bei Bedarf Kapazitätsausbauten/Taktverdichtungen auf einzelnen Radiallinien
Fehlende Verbindungen zwischen Stadtteilen und Gemeinden	– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Verlängerungen und Neuverknüpfung von Buslinien (z. B. L28 Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz–Bahnhof Weissenbühl; L31 bis Brunnadernstrasse; L12 Holligen–Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee; L22 Westtangente Brünnen–Niederwangen–Köniz)	– Realisierung weiterer Tangentialverbindungen zur Entlastung des Zentrums: Kurz- bis mittelfristig die Nordtangente Bümpliz–Europaplatz–Länggasse–Viererfeld; längerfristig eine neue Osttangente bei Realisierung des Bypass Bern-Ost
Behinderung des strassengebundenen ÖV (Fahrzeitverlust; «Handorgel»-Prinzip)	– Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Punktuelle ÖV-Priorisierungen	– Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖV Rechnung zu tragen; weitere Massnahmen zur ÖV-Priorisierung sind zu prüfen
Ungenutzte Potenziale zur Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV	– Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Trolleybusbetrieb Linien 11, 12 und 20; Projekte E-Bus Linien 17 und 21 umgesetzt	– Vollständiger Umstieg auf Elektromobilität und alternative Antriebe, startend mit Linie 19 (geplant für 2025)

Tab. 4.4 Handlungsbedarf ÖV, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

4.4.3 Motorisierter Individualverkehr

Stärken

Die Region Bern-Mittelland hat die 2003 formulierte 3V-Strategie («Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten») planerisch konsequent verfolgt und in den RGSK 2012 / 2016 resp. in den Agglomerationsprogrammen 1. bis 3. Generation als wichtige Grundstrategie verankert. Die 3V-Strategie hat das gemeinsame Verständnis der Mobilitätszukunft in der Region Bern-Mittelland gestärkt, indem sie Rückhalt für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrspolitik schuf und die geforderten Massnahmen und Projekte legitimierte.

In den beiden letzten Jahrzehnten hat sich die Mobilität jedoch auf verschiedenen Ebenen grundlegend verändert. Vor 20 Jahren gab es praktisch noch keine marktfähigen E-Bikes und E-Autos, die Sharing-Kultur

und die Digitalisierung der Mobilität mit Apps steckten noch in den Anfängen und die Förderung des ÖV und Veloverkehrs als Alternative zum MIV nahm erst Fahrt auf. 2019 hat die Region daher die neue Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 erarbeitet, in der die 3V-Strategie um die Stossrichtung «Vernetzen» zur 4V-Strategie erweitert wurde. Als zentrale, langfristige Vision besteht das Ziel einer effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle.

Statistische Analysen der letzten Jahre zeigen Entwicklungstendenzen auf, welche die Grundziele der RGSK 2012 bis 2021 stützen. So konnte eine Veränderung des Modal Splits im urbanen Kerngebiet zugunsten des öffentlichen Verkehrs und Veloverkehrs festgestellt werden. Weiter reduzierte sich in der Stadt Bern die Anzahl an Haushalten mit Auto. Beide Aspekte zeigen auf, dass der Fuss- und Veloverkehr ebenso wie der öffentliche Verkehr mit den getroffenen Massnahmen attraktiver geworden sind. Durch die Verlagerung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrten gemäss «Berner Modell», welches die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmittel ins Zentrum setzt, entstehen Möglichkeiten für Verbesserungen, die allen Verkehrsträgern zugutekommen.

Die Unfallzahlen konnten seit 2014 weiter gesenkt werden. Die Entwicklung der Verunfallten-Zahlen zeigt, dass die in der Vergangenheit getroffenen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ihre Wirkung zeigen.

Schwächen und Handlungsbedarf

Die zentrale Herausforderung besteht im Umgang mit der prognostizierten Verkehrszunahme beim MIV. Hier soll das Ziel sein, mit einem attraktiven Velowegnetz, sicheren und direkten Fusswegen sowie ÖV-Angeboten eine Verlagerung und das Vermeiden von MIV-Fahrten zu erreichen. Neben einem anhaltenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wirkt sich auch ein zunehmender Freizeitverkehr auf die Auslastung des MIV-Verkehrsnetzes aus. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Insbesondere in den Ortszentren erfordern die verschiedenen Nutzungsansprüche Veränderungen. Mit einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus oder dem Koexistenz-Ansatz gemäss «Berner Modell» können beispielsweise die unterschiedlichen Ansprüche der einzelnen Nutzergruppen unter einen Hut gebracht werden. Bei Umgestaltungen der Ortszentren ist die Verkehrssicherheit als integraler Bestandteil der Planung zu betrachten.

Durch die konsequente Zielverfolgung der Siedlungsentwicklung nach innen, das Bauen an verkehrlich gut erschlossenen Lagen und die Aktivierung von ungenutzten Reserven ergeben sich für eine siedlungsverträgliche Mobilität zunehmend auch Handlungsbedürfnisse im Bereich des Lärmschutzes. Hierunter fallen Wohn- und Arbeitsplatzstandorte in der Nähe von Autobahnen, Hauptverkehrsachsen und Bahngleisen.

Auf Kantons- und auf Gemeindestrassen mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sind Nachsanierungen gemäss Art. 13 LSV erforderlich.

Mit dem Bypass Bern-Ost bietet sich im Abschnitt Bern–Muri bei Bern die Chance, die stark trennende Autobahn A6 zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse rückzubauen. Damit könnte ein Beitrag zu einer umfassenden Aufwertung der angrenzenden Stadtquartiere geleistet werden. Als Konsequenz – zur weiterhin verfolgten Kanalisierung des Verkehrs auf den National- und den Hauptverkehrsstrassen – muss sichergestellt sein, dass an den Schnittstellen zwischen diesen Netzen keine übermässigen Überlastungen entstehen.

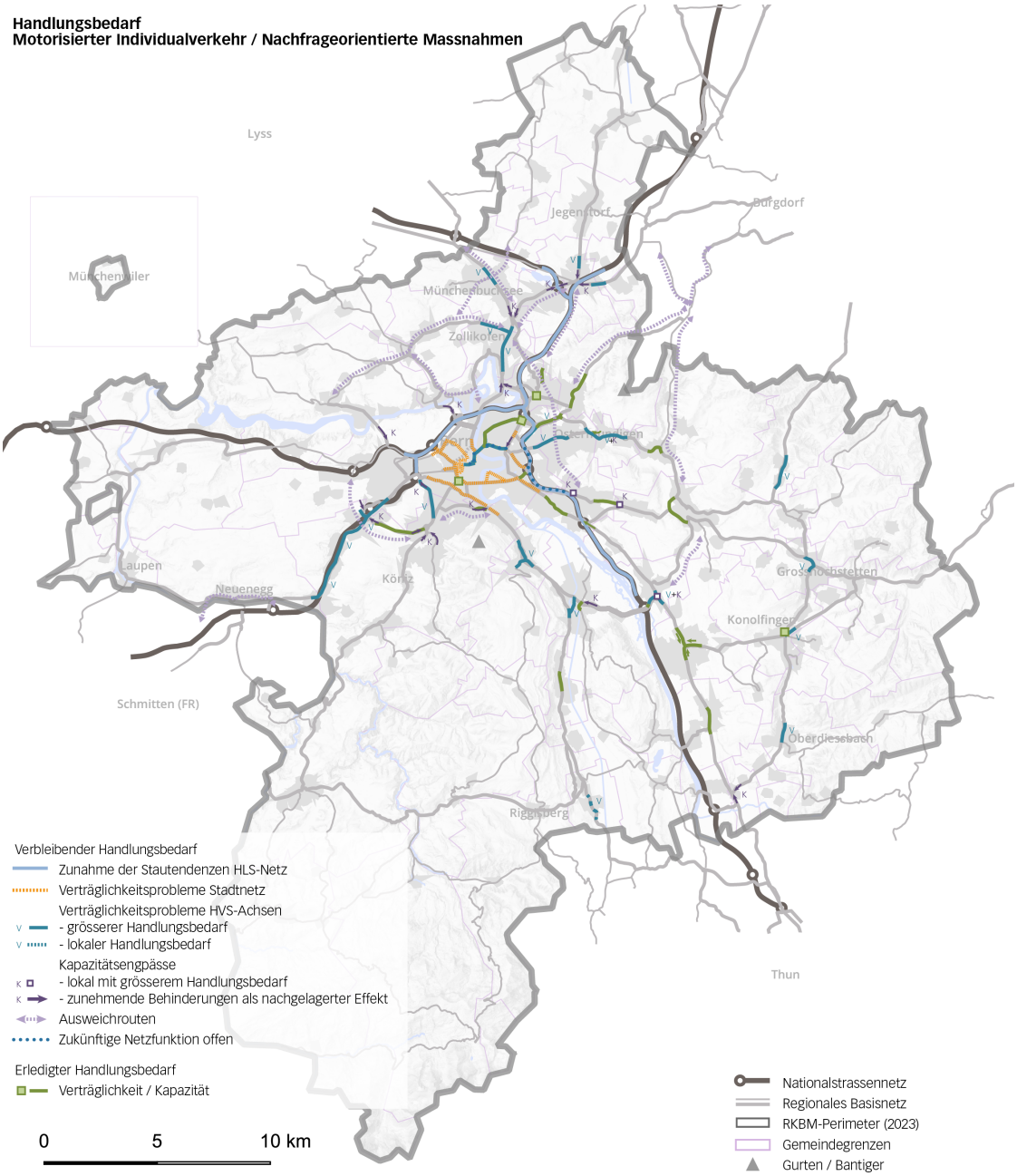


Abb. 4.5 Handlungsbedarf Motorisierter Individualverkehr.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Überlastung der Strassen führt zur Minderung der Aufenthaltsqualität auf den betroffenen Achsen und zu ungewolltem Ausweichverkehr (Prognostizierte) Verkehrszunahme: Steigende Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden an den gleichen Raum: Verkehrssicherheit, Kapazitäten, ÖV-Betriebsstabilität	– Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz	– Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens durch Aufwertung von Strassenräumen – Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten	– Weitere Sanierung von Strassenräumen – Umsetzung Instrumente des Mobilitätsmanagements (diverse Teilprojekte) – Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten – Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem gesamten Strassennetz
Zunehmende Siedlungsverdichtung entlang von MIV- und ÖV-Achsen führt zu Lärmschutzproblemen	– Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Einführung von Temporeduktionen im Rahmen von Sanierungsprojekten	– Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung – Mitfinanzierung von Lärmschutzmassnahmen
Nationalstrassennetz: Stau, Kapazitätsengpässe und grossräumiger Ausweichverkehr	– Leistungsfähiges und sicheres Nationalstrassennetz – Überlastung der Schnittstellen zum lokalen Strassennetz verhindern – Bei Kapazitätsausbauten Nationalstrassennetz: Entlastung nachgelagertes Netz; Strassenumgestaltungen, Förderung Veloverkehr und ÖV auf den zu entlastenden Strecken	– PUN A6 Bern-Wankdorf–Muri bei Bern – Projektierungen sind erfolgt oder im Gang (Projekte siehe verbleibender Handlungsbedarf)	– Umsetzung der übergeordneten Projekte: BUGAW (allenfalls optimiert) und Bypass Bern-Ost – Bei Kapazitätsausbauten Nationalstrasse: Enge Koordination der Projekte mit dem nachgelagerten Netz zur konsequenten Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrasse und zur Förderung des Veloverkehrs und ÖV auf den zu entlastenden Strecken
Gemeinden, Kanton und Region stellen unterschiedliche Ansprüche an das Basisstrassennetz (Netzfunktion von Strassen ist zu klären)	– Leistungsfähiges Netz – Siedlungsverträgliche Strassenräume		– Funktion und Bestandteile des Basisstrassennetzes sind von Gemeinden, Kanton und Region gemeinsam zu definieren

Tab. 4.5 Handlungsbedarf Motorisierter Individualverkehr, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

4.4.4 Kombinierte Mobilität

Stärken

Die Auslastung der bestehenden P+R- und B+R-Anlagen liegt in der Grössenordnung von 75 bis 85%. Die grossen P+R-Anlagen (z. B. Gümmenen, Kiesen, Münsingen und Worb Dorf) sind allesamt sehr gut ausgelastet, teilweise besteht auch eine Überlastung – mit entsprechendem Handlungsbedarf. Beim Bahnhof Bern zeigt sich, dass die meisten oberirdischen, kostenlosen Veloabstellflächen im Bahnhofumfeld stark überbelegt sind.

Von den fünf Velostationen beim Bahnhof Bern weisen die Standorte Bollwerk und Milchgässli, welche gut erschlossen an den Hauptzufahrtsachsen liegen, eine gute bis sehr gute Auslastung auf. Die Velostationen Welle 7, Schanzenbrücke und PostParc, die zum heutigen Zeitpunkt weniger gut erreichbar sind, weisen noch Reserven auf.

Entsprechend dem von der Stadt Bern anvisierten Ziel, eine deutliche Steigerung des Veloanteils am Modal Split zu erreichen, werden auch die Planungen zum Ausbau der Veloabstellplätze im Bahnhofsperimeter vorangetrieben. So wird im Rahmen des Ausbaus ZBB eine neue Verbindung zwischen der Velostation PostParc und der Bahnhofshalle erstellt, um die Zugänglichkeit zur Bahnhofshalle respektive den Perrons zu verbessern. Weitere Velostationen sind in Planung.

Auch bei den Bahnhöfen in der Region erfolgt ein stetiger Ausbau respektive Planungsfortschritt bei den Veloabstellplätzen (z. B. Konolfingen, Münsingen, Ostermundigen), womit die kombinierte Mobilität gestärkt werden kann.

Das Potenzial der kombinierten Mobilität hat die Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern Mittelland» aufgezeigt. In einem nächsten Schritt wird es nun darum gehen, den als prioritär identifizierten Handlungsbedarf mit konkreten Massnahmen anzugehen und so die Drehscheibenfunktion einzelner Standorte gezielt zu stärken.

Schwächen und Handlungsbedarf

Die Region Bern-Mittelland hat sich in den vergangenen Jahren stark auf die Attraktivitätssteigerung und Funktionsfähigkeit der einzelnen Verkehrsnetze konzentriert. Es wurde bisher in erster Priorität versucht, für alle Verkehrsmittel das jeweilige Netz optimal und sicher auszugestalten. Dies geschah oftmals bei parallel oder auf der gleichen Achse verlaufenden Routen, die sich dementsprechend untereinander konkurrenzieren.

Die Vernetzung, das heisst die Kombination der einzelnen Verkehrsmittel, wurde dagegen nicht immer so stark vorangetrieben wie möglich, und die Umsteigesituationen sind noch nicht überall befriedigend gelöst. In der Folge hat die Bevölkerung die vernetzte und kombinierte Mobilität

vergleichsweise wenig genutzt. Dabei stellt die Förderung von attraktiven Wegketten einen effizienten Mobilitätsmanagement-Ansatz dar, um hochfrequentierte Abschnitte zu entlasten (z. B. Wechsel von MIV auf ein Sharing- oder Pooling-Angebote).

Mit der wachsenden Bedeutung von Mobilitäts-Apps und dem dank der Digitalisierung zunehmend einfachen Zugang zu Sharing-Angeboten erhöht sich das Potenzial der kombinierten Mobilität. Entsprechend bietet der Auf- und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben gemäss der Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» von September 2023 neue Perspektiven.

Im Bereich des Freizeitverkehrs besteht die Herausforderung, die Verkehrsmittelwahl für die Vielzahl an Hotspots, die weiterhin verstärkt mit dem MIV besucht werden und welche die Verkehrsbelastung in bestimmten Zeitfenstern erhöhen (z. B. an Wochenenden, saisonabhängig, abends/nach Feierabend, bei schönem oder schlechtem Wetter), auf andere Verkehrsmittel umzulenken. Hierfür braucht es neben einer regionalen Gesamtstrategie auch individuelle Lösungen für die Hotspots, damit die Umlagerung auf andere Verkehrsmittel gelingt.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Weiterhin hoher MIV-Anteil am Modal Split ausserhalb der Kernagglomeration	– Förderung multimodale Mobilität	– Neu- und Ausbau B+R respektive Velostationen an Bahnhöfen, Ausbau und Optimierung ÖV-Knoten (Bahn/Bus) und ÖV-Angebot (Takt) – Initiierung Veloverleihsystem Stadt Bern und Ausdehnung des städtischen Veloverleihs auf weitere Agglomerationsgemeinden	– Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben (z. B. Ausbau P+R und B+R Flamatt) – Alternative Mobilitätsoptionen prüfen (ÖIV, PMD, Sharing, etc.) – Weiterentwicklung ÖV-Netz und ÖV-Angebot – Noch fehlende Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler schliessen
Teilweise Überlastung bestehender Veloabstellplätze	– Förderung multimodale Mobilität	– Neu- und Ausbau B+R respektive Velostationen an Bahnhöfen	– Fortführung nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung inkl. Ladestationen für E-Bikes
Hoher MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots (insbesondere im ländlichen Raum)	– Förderung multimodale Mobilität – Gute Anbindung mit dem ÖV, dem Velo, zu Fuss oder mit Sharingangeboten an die Landschaft, v. a. an die Erlebnis- und Freizeiträume	– Einführung PP-Bewirtschaftung Naturpark Gantrisch – Analyse der Erschliessungsqualität der Freizeit-Hotspots und Eruierung Handlungsbedarf	– Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots: Gesamtstrategie und individuelle Strategien mit Stärkung nachhaltiger Verkehrsmittel

Tab. 4.6 Handlungsbedarf kombinierte Mobilität, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

4.4.5 Verkehrsmanagement

Stärken
Mit dem Verkehrsmanagement (VM) Region Bern nimmt sich die RKBM in einer grossräumigen und zusammenhängenden Strategie den Herausforderungen der Verkehrssituation auf mehreren Ebenen an. Die Dosierung des aus/nach Bern fahrenden Verkehrs wird dabei ebenso als Ziel formuliert wie ein siedlungsverträgliches Verkehrsaufkommen in den Zentren der Regionsgemeinden. Ein Verkehrsmanagement koordiniert und steuert dynamisch die Lichtsignalanlagen innerhalb einzelner Verkehrsräume aufgrund des aktuellen Verkehrsaufkommens, um den Verkehr auch bei grossem Andrang aufrechtzuerhalten. Dadurch werden Strassenausbauten erst später oder gar nicht notwendig.

Schwächen und Handlungsbedarf
Die Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2040 zeigt eine Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz. Doch bereits heute bestehen in der Kernagglomeration Überlastungserscheinungen, welche vor allem in den Hauptverkehrsstunden am Morgen und Abend auftreten. Damit verbunden ist eine Zunahme der Staustunden auf dem Autobahnnetz (dies insbesondere zwischen Wankdorf und Muri bei Bern) und in der Folge ein vermehrtes Ausweichen auf das nachgelagerte Strassennetz. Dies wiederum führt örtlich zu Behinderungen des strassengebunden öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie zu einer geringeren Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus ist auch zu erwarten, dass grossräumigere Ausweichverkehre über räumlich weiter entfernte Routen zunehmen oder dass längerfristig Zielwahlanpassungen erfolgen.

Vor diesem Hintergrund zielt das Verkehrsmanagement der Region Bern auf eine verträgliche Abwicklung der Verkehrsströme auf den Radialachsen von und zur Stadt Bern. In den Gemeinden rund um die Stadt Bern sind dazu in erster Linie Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz vorgesehen. Nur situativ bestehen flankierende Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz. In der Kernstadt erfolgt ein wichtiger Teil des Verkehrsmanagements auch auf den Gemeindestrassen.

Die Herausforderung des VM Region Bern besteht insbesondere darin, den Verkehr möglichst so zu lenken und zu leiten, dass die Ziele innerhalb der einzelnen VM-Zellen erreicht werden, ohne dass die heutigen Verkehrsprobleme der Kernagglomeration mit der Inbetriebnahme des VM Region Bern in die Regionsgemeinden bzw. in den ländlichen Raum verlagert werden und dort zu Staus sowie Ausweich- und Schleichverkehr führen.

Dies setzt allerdings auch voraus, dass das Nationalstrassennetz während Spitzenzeiten nicht chronisch überlastet ist und der Verkehr damit möglichst lange auf dem Nationalstrassennetz gebündelt werden kann.

Schwäche	Ziel Zukunftsbild	Bereits erledigter Handlungsbedarf	Handlungsbedarf verbleibend
Überlastung Hauptverkehrsstrassen	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Sanierung Ortsdurchfahrten – Weiterentwicklung ÖV-Angebot – Beginn Bau Velohauptverbindungsnetz	– Instrumente des Mobilitätsmanagements – Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern – Verkehrsmanagement Stadt Bern – Realisierung Velobahnen und Velohauptverbindungsnetz – Verstärkung Mobilitätsmanagementmassnahmen (flankierende Massnahmen) bei Kapazitätserweiterungen Nationalstrassennetz zur Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes
Verlagerung der Verkehrsprobleme in die weiter entfernte Regionsgemeinden respektive in den ländlichen Raum durch Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf		– Früher Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel fördern – MIV bleibt so lange wie möglich auf den übergeordneten Netzen (insbesondere Nationalstrassen)
Fehlende regionale Managementstrategie für den Güter-/Wirtschaftsverkehr	– Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf – Keine spezifische Aussage im Zukunftsbild zum Güter-/Wirtschaftsverkehr; die Wirtschaftskraft der Region Bern ist jedoch zu stärken und der Wirtschaftsverkehr optimal zu organisieren	– Etablierung Velokurier – Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept (2021) – Einführung kantonale Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik – Aufnahme zweier Massnahmenblätter in Richtplan – Stadt Bern: Erarbeitung Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt und Pilotprojekt 2016–2018 «Mir sattlä um!» zum Einsatz von e-Cargobikes in KMU	– Entwicklung von regionalen Strategien zur Bündelung/ Lenkung von Warenströmen; Verträglichkeit im Siedlungsraum erhöhen – Prüfung und raumplanerische Sicherung möglicher Standorte für Logistik-Hubs in der Kernagglomeration, die zur Bündelung der Feinverteilung der Waren auf der letzten Meile beitragen – Mit einer Studie soll geprüft werden, inwieweit ein Bedarf zur Verbesserung der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr besteht und welche Massnahmen dazu ergriffen werden sollen

Tab. 4.7 Handlungsbedarf nachfrageorientierte Mobilität, hergeleitet aus dem Zukunftsbild und den Schwächen.

5. Strategien

Das Kapitel 5 ist behördenverbindlich.

Die in diesem Kapitel erörterten Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Umwelt, Verkehr sowie die Strategie Fokusräume zeigen die geplanten Handlungsfelder, um die Region auf das Zukunftsbild 2040 auszurichten. Sie leiten sich aus dem Zukunftsbild ab und basieren auf der Situations- und Trendanalyse sowie auf dem festgestellten Handlungsbedarf.
Die Strategien wurden für das RGSK 2021 neu formuliert. Sie sind in weiten Teilen nach wie vor aktuell und werden für das RGSK 2025 daher nur punktuell angepasst.

5.1 Fazit Strategien

5.1.1 Kernbotschaften Siedlung

Erste Priorität hat eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen. Das Wachstum soll möglichst innerhalb der bestehenden Bauzonen bewältigt werden. Innenentwicklung und Verdichtung sollen einhergehen mit Schutz und qualitativer Aufwertung der Lebensräume. Siedlungserweiterungen müssen an regionalräumlich zentralen und mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen konzentriert werden. Kantonal und regional bedeutende Arbeitsplatzstandorte sind zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterzuentwickeln. Ergänzend dazu sollen lokale Arbeitszonen ein ausreichendes Flächenangebot für das lokale Gewerbe sicherstellen. Ausgehend von diesen übergeordneten Teilstrategien zur Siedlungsentwicklung werden die strategischen Teilziele auf die einzelnen Raumtypen heruntergebrochen:

- Urbanes Kerngebiet: Kernagglomeration stärken und Innenentwicklung mit gezielter und hochwertiger Nachverdichtung forcieren. Bezogen auf die Zentralitäten bleibt das Zentrum der Stadt Bern Hotspot des urbanen Lebens.
- Agglomerationsgürtel: Ergänzenden Potenzialraum zur Kernagglomeration schaffen. Die Siedlungspole des Agglomerationsgürtels sollen ihr eigenes Profil stärken und weiterentwickeln.
- Entwicklungsachsen: Innenentwicklung der Dörfer auf den Entwicklungsachsen vorantreiben und gezielte Siedlungsergänzungen vornehmen. Regionale Zentren sollen ihre Versorgungsfunktion stärken, die Siedlung punktuell nachverdichten und gezielt erweitern.
- Zentrumsnaher ländlicher Raum: Im ländlichen Raum mit punktuellen Nachverdichtungen und der Schliessung von Siedlungslücken eine massvolle Entwicklung ermöglichen. Kleinere Dörfer und Weiler im Bestand erhalten.

5.1.2 Kernbotschaften Landschaft und Umwelt

Die Strategien im Bereich Landschaft wurden im Grundsatz bereits im RGSK 2016 formuliert und basieren auf der Festlegung von verschiedenen Landschafts- und Freiraumtypen und ihren übergeordneten Funktionen. Bestehende Strategien aus den vorhergehenden RGSK-Generationen werden im RGSK 2025 hinsichtlich der Themen ökologische Vernetzung und Klima ergänzt. Die bisherigen Teilstrategien zur Kulturlandschaft und den Siedlungszäsuren werden durch die neu definierten Landschaftsschongebiete abgelöst. Diese haben den Erhalt der landschaftlichen Qualitäten ausserhalb des Siedlungsgebiets und der landschaftsverträglichen Lenkung der Bautätigkeit ausserhalb der Bauzone zum Ziel.

Besonders in den dicht bebauten Siedlungsgebieten braucht es Grün- und Freiräume mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität sowie klimaökologischer Gestaltung für Hitzeentlastung, Regenwassermanagement und Biodiversitätsförderung. Das Grüne Band als Bindeglied zwischen dem urbanen Kern der Region und dem ländlich geprägten Raum wird weiter konkretisiert und überkommunal vorangetrieben. Im Sinn des Aufbaus einer tragfähigen ökologischen Infrastruktur ist die Vernetzung der Lebensräume über alle Landschafts- und Siedlungsräume hinweg voranzutreiben. Freizeitnutzungen sind mit land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen, Naherholungssuchende sind zu lenken und zu sensibilisieren.

5.1.3 Kernbotschaften Verkehr

Die Teilstrategien Verkehr und Mobilität bauen neben den vorangegangenen RGSK-Generationen auf der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 sowie der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 auf. Sie führen die kantonale 4V-Strategie als übergeordnete Gesamtstrategie fort und konkretisieren diese für die Region Bern-Mittelland. In den Teilstrategien zum Verkehr werden bewährte Inhalte aus den früheren Generationen fortgeführt (z. B. siedlungsverträgliche Strassenräume), Elemente mit Ausbau- und Vertiefungspotenzial weiterentwickelt (z. B. Netzentwicklung ÖV und Velohauptverbindungen) sowie neue Elemente hinzugefügt, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Zukunftsbilds 2040 leisten (z. B. Verkehrsdrehscheiben).

Für den Veloverkehr soll ein sicheres und durchgehendes Velowegnetz realisiert werden. Der Fokus liegt dabei auf radialen Velobahnen/Velohauptverbindungen von und nach der Kerngemeinde, ergänzt um tangentiale Verbindungen auf einem inneren und einem äusseren Ring. Auch die Vernetzung mit den angrenzenden Regionen soll weiter verbessert werden. Bei Verkehrsdrehscheiben und an Hotspots für Einkaufen und Freizeitaktivitäten sind ausreichende und gut erreichbare Veloabstellplätze anzubieten. Das Fussverkehrsnetz ist sicher, attraktiv, hindernisfrei und mit möglichst direkten Verbindungen auszugestalten.

Im ÖV sind die Voraussetzungen für eine Taktverdichtung im Fern- und S-Bahn-Verkehr zu schaffen. Das Tram- und Busliniennetz in der Kernagglomeration ist gezielt weiterzuentwickeln. Das Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben wird standort- und typengerecht umgesetzt, womit der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln attraktiver und einfacher wird. Aufbauend auf einem leistungsfähigen und sicheren Hochleistungsstrassennetz trägt die siedlungsverträglichere Gestaltung der Strassenräume zu einer Verbesserung von Verkehrsfluss und -sicherheit für alle Verkehrsmittel bei. Mit Verkehrsmanagement werden die Verkehrsströme in der Kernagglomeration gezielt dosiert, um einen möglichst stetigen Verkehrsfluss sicherzustellen. Langfristig von grosser Bedeutung ist der Bypass Bern-Ost. Er ermöglicht den teilweisen Rückbau der A6 zu einer Stadtstrasse, was die angrenzenden Stadtquartiere stark aufwertet und neue Siedlungsentwicklungspotenziale an gut erschlossener Lage eröffnet.

Beim Mobilitätsmanagement, bei der Ausgestaltung des Schulverkehrs und der City-Logistik geht es darum, bis zur nächsten Generation des RGSK weitere Massnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Dabei kann insbesondere im Güterverkehr auf umfangreichen konzeptionellen Grundlagen aufgebaut werden, z. B. auf der auf kantonaler Ebene erfolgten Bezeichnung von Vorranggebieten für die Logistiknutzung oder auf dem von der Stadt Bern erarbeiteten Standortkonzept für Warenhubs und dem Stadtlogistikkonzept.

5.1.4 Kernbotschaft Fokusräume

In den Räumen mit einem hohen Entwicklungspotenzial oder bedeutenden kantonalen oder nationalen Infrastrukturmassnahmen, den s.g. Fokusräumen, soll dank einer optimalen Koordination unter den Beteiligten eine zeit- und bedarfsgerechte Entwicklung initiiert und weitergeführt werden. Die Einführung der Fokusräume sollen den Behörden aller Stufen den gezielten und gebündelten Einsatz ihrer Ressourcen auf räumliche abgestimmte Handlungsfelder ermöglichen.

5.2 Teilstrategie Siedlung

5.2.1 Generelle Strategie Siedlungsentwicklung

Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums und des ebenfalls zunehmenden Wohnflächenkonsums sowie vor dem Hintergrund des revidierten Raumplanungsgesetzes ist eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen weiterhin anzustreben. Hierbei gelten folgende Strategieelemente:

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Lenken der Siedlungsentwicklung Gegenwärtige regionale Raumnutzerdichte (regionaler Median) bei Gebietsentwicklungen beibehalten	– Weiterverfolgen der geeigneten, bereits definierten und neuer Entwicklungsgebiete – Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven und Umstrukturierungsgebiete etablieren (Beratung SEin als Daueraufgabe) – Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken, mangelhafte ÖV-Erschliessungen an zentralen Lagen verbessern	– Siedlungsentwicklung auf die bestehende und absehbare Verkehrsinfrastruktur mit ÖV-Achsen als Rückgrat ausrichten – Bevölkerungswachstum primär an gut erschlossenen, zentralen Lagen der Agglomeration und der Regionalzentren konzentrieren – Arbeitsplatzwachstum hauptsächlich in den kantonalen und regionalen Schwerpunkten konzentrieren – Baulandreserven ausnützen, massvolle Verdichtungen und Umstrukturierungen
Siedlungsentwicklung nach innen in erster Priorität	– Aufzeigen der Chancen von Innenentwicklung gegenüber der Bevölkerung – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe)	– Innere Reserven von regionaler Bedeutung identifizieren – Baugesetzliche Instrumente zur Aktivierung dieser Reserven nutzen – Hohe städtebauliche Qualität sichern und auf vorhandene sozioökonomische und ortsbauliche Strukturen Rücksicht nehmen – Bestehende Siedlungsstrukturen unter Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume und ihrer Lage dem Ort angemessen massvoll verdichten – Bauliche Nachverdichtung als Chance nutzen, ein schlecht nutzbares oder schlecht mit übergeordneten Freiräumen vernetztes Wohnumfeld aufwerten – Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn) werden in Wert gesetzt: Die Umstrukturierung und Umnutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung forcieren

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Siedlungserweiterungen an geeigneten zentralen Lagen mit Einordnung ins Landschaftsgefüge und nach Prinzipien der Nachhaltigkeit	– Weiterverfolgen der geeigneten, bereits definierten und neuer Entwicklungsgebiete – Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen – Siedlungsentwicklung weiter an bereits gut erschlossene Lagen lenken – Kompensationsmöglichkeiten für beanspruchte Fruchtfolgeflächen aufzeigen	– Siedlungsergänzungen gezielt in geeigneten, regionalräumlich zentralen Gebieten vornehmen – Grössere Siedlungserweiterungen auf gut mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossene Lagen konzentrieren – In den übrigen Räumen punktuelle Siedlungserweiterungen ermöglichen – Bei Siedlungserweiterungen auf eine ortsbauliche Integration in den bestehenden baulichen und freiräumlichen Kontext achten
Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft Verfügbarkeit von Gewerbezonen Entlastung von (Um)nutzungsdruck Projektbezogene Betriebserweiterungen ermöglichen	– Sichern insbesondere von zentrumsnahen Arbeitszonen, Vermeiden von Umnutzungsdruck – Ergänzendes Bezeichnen von neuen regionalen Gewerbezonen und Arbeitsgebieten	– Ausreichendes Flächenangebot für die wirtschaftlichen Aktivitäten bereitstellen – Zusammenarbeit mit den Akteur:innen der Wirtschaft verstärken – Kantonal und regional bedeutende Arbeitsplatzstandorte (ESP, ViV) zu attraktiven, wirtschaftlichen Polen weiterentwickeln – Für die Entwicklung des bestehenden lokalen Gewerbes Ergänzungen von lokalen Arbeitszonen ermöglichen
Dichte, gut gestaltete und identitätsstiftende Siedlungsstrukturen mit genügend hochwertigen Freiräumen Sichern von wertvollen Freiräumen und Naherholungsgebieten	– Siedlungszäsuren durch Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien (regional) und Restriktionen bei Kulturland- und Fruchtfolgeflächenbeanspruchung (kantonale Bauverordnung) sichern – Weiterverfolgen der Massnahmen zur Sicherstellung einer guten Qualität von neuen Siedlungsentwicklungen und der Ansätze zum Erhalt und zur Aufwertung von Frei- und Naherholungsräumen – Angebot einer bedarfsgerechten Beratung für die Gemeinden (Beratung SEin als Daueraufgabe) – Aufwertungsmassnahmen für verbessertes Mikroklima in bestehenden Freiräumen umsetzen – Verbesserte Retention und Kühlung der Siedlung umsetzen	– Qualität des aktuellen baulichen Bestands halten – Siedlungsgeprägte Landschaftsteile und Grünräume in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Vernetzungselemente und für klimatischen Ausgleich weiterentwickeln – Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet strikt trennen – Gesamtqualität bei regional bedeutsamen Siedlungserweiterungen mit qualitätssichernden Varianzverfahren sichern – Kaltluftversorgung und kühlende Ausstattung von Freiräumen zur Hitzeentlastung sichern, Strassenbauprojekte klimaangepasst ausgestalten (Strassengrün, Schwammstadtelemente)

Tab. 5.1 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Siedlung.

Für den Bereich Siedlung können die Strategieelemente im Detail zu folgenden übergeordneten Teilstrategien gruppiert werden:

Lenkung der Siedlungsentwicklung
- Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die bestehende und absehbare Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet. Das Rückgrat bilden die ÖV-Achsen, deren Kapazitäten bei Bedarf ausgebaut werden können.
- Das Bevölkerungswachstum wird damit in erster Linie im inneren, gut erschlossenen Teil der Agglomeration und in den Regionalzentren konzentriert (Berücksichtigung der Zentralitätsstruktur).
- Die zusätzlichen Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den definierten kantonalen und regionalen Schwerpunkten angesiedelt. Lokale Arbeitsgebiete abseits dieser Schwerpunkte sind primär auf die Entwicklung des bestehenden Gewerbes abgestimmt.
- Die Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs erfolgt durch Ausnützen der Baulandreserven, durch massvolle Verdichtungen und Umstrukturierungen sowie durch gezielte Siedlungsergänzungen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten.
- Die Nutzung von bisher unbebauten Grundstücken an geeigneter Lage wird forciert. Bei Grundstücken an ungeeigneten, z. B. schlecht erschlossenen Lagen wird eine Verlagerung geprüft.
- Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung werden forciert.
- Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn) werden in Wert gesetzt: Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung werden forciert.
- Einrichtungen wie Sportanlagen mit regionalem Einzugsgebiet und (teil)regionaler Bedeutung werden regional beurteilt, koordiniert geplant und am richtigen Ort erstellt (regionaler Richtplan Sportanlagen).
- Angesichts der aktuellen politischen Realitäten in den Gemeinden und der Einstellung von Teilen der Bevölkerung ist die Akzeptanz sowohl für die Siedlungsentwicklung nach innen als auch – bei besonders geeigneten regionalräumlich zentralen Gebieten – für Siedlungsergänzungen zu erhöhen.

Siedlungsentwicklung nach innen
- Die inneren Reserven, insbesondere diejenigen von regionaler Bedeutung, sind zu identifizieren. Die baugesetzlichen Instrumente zur Aktivierung dieser Reserven werden genutzt.
- Bestehende Siedlungsstrukturen sind unter Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume und ihrer Lage (gute Erreichbarkeiten in Bezug auf Verkehr, Grundversorgung und Grünräume) dem Ort angemessen massvoll zu verdichten. Die kommunalen Bauordnungen sind entsprechend auszugestalten.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen hat mit hoher städtebaulicher Qualität und unter Rücksichtnahme auf vorhandene sozioökonomische und ortsbauliche Strukturen zu erfolgen.
- Es sind genügend und qualitativ hochwertige Grün- und Freiräume von Überbauung freizuhalten.

- Die Nachverdichtung erhaltenswerter Quartiere und die Transformation umzustrukturierender Quartiere sollen die Nutzungs- und Gestaltungsqualität des Wohnumfelds verbessern und nicht einschränken.
- Die bauliche Verdichtung wird als Chance genutzt, um bei umzustrukturierenden Gebieten ein schlecht nutzbares oder schlecht mit übergeordneten Freiräumen vernetztes Wohnumfeld aufzuwerten. Im Zug baulicher Eingriffe können bislang fehlende Rückzugsräume, Spielflächen und multifunktional nutzbare Freiräume bereitgestellt werden.
- Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung erfolgen nur an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen und primär in der Kernagglomeration, auf den Entwicklungsachsen und in Regionalzentren. In den übrigen Räumen sind punktuelle Siedlungserweiterungen möglich.
- Bei Siedlungserweiterungen ist stets auf eine ortsbauliche Integration in den bestehenden baulichen und freiräumlichen Kontext zu achten.
- Über ein regionales Transfermodell Wohnbaulandbedarf werden die Bedingungen zum Abtausch von Wohnbaulandkontingenten geregelt.

Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern

- Die Qualität des aktuellen baulichen Bestands soll gehalten werden. Anpassungen an die absehbare demografische Entwicklung sind einzuleiten und zu realisieren.
- Siedlungsgeprägte Landschaftsteile sind in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Vernetzungselemente weiterzuentwickeln.
- Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur ist durch eine strikte Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu stärken.
- Zur Sicherung der Gesamtqualität sollen bei regional bedeutsamen Siedlungserweiterungen qualitätssichernde Varianzverfahren (ZPP/UeO, Wettbewerbsverfahren, Studienauftrag) angewendet werden.
- Aufwertungsmassnahmen zur Reduktion der Hitzebelastung und zur Sicherstellung der Kaltluftversorgung im Siedlungsgebiet sind umzusetzen (vgl. Kap. 5.4).

Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen

- Für die wirtschaftlichen Aktivitäten ist ein ausreichendes Flächenangebot zu sichern und bereitzustellen.
- Die Zusammenarbeit mit den Akteur:innen der Wirtschaft ist zu verstärken.
- Die kantonal und regional bedeutenden Arbeitsplatzstandorte (kantonale ESP, ViV-Standorte) sind zu attraktiven Wirtschaftsschwerpunkten weiterzuentwickeln.
- Für lärm- und/oder flächenintensives Gewerbe werden regional abgestimmte Standorte bezeichnet und bereitgestellt.
- Für die Entwicklung des bestehenden lokalen Gewerbes werden Ergänzungen von lokalen Arbeitszonen ermöglicht.

5.2.2 Strategische Stossrichtungen bezogen auf einzelne Raumtypen, Zentralitäten und Entwicklungsgebiete

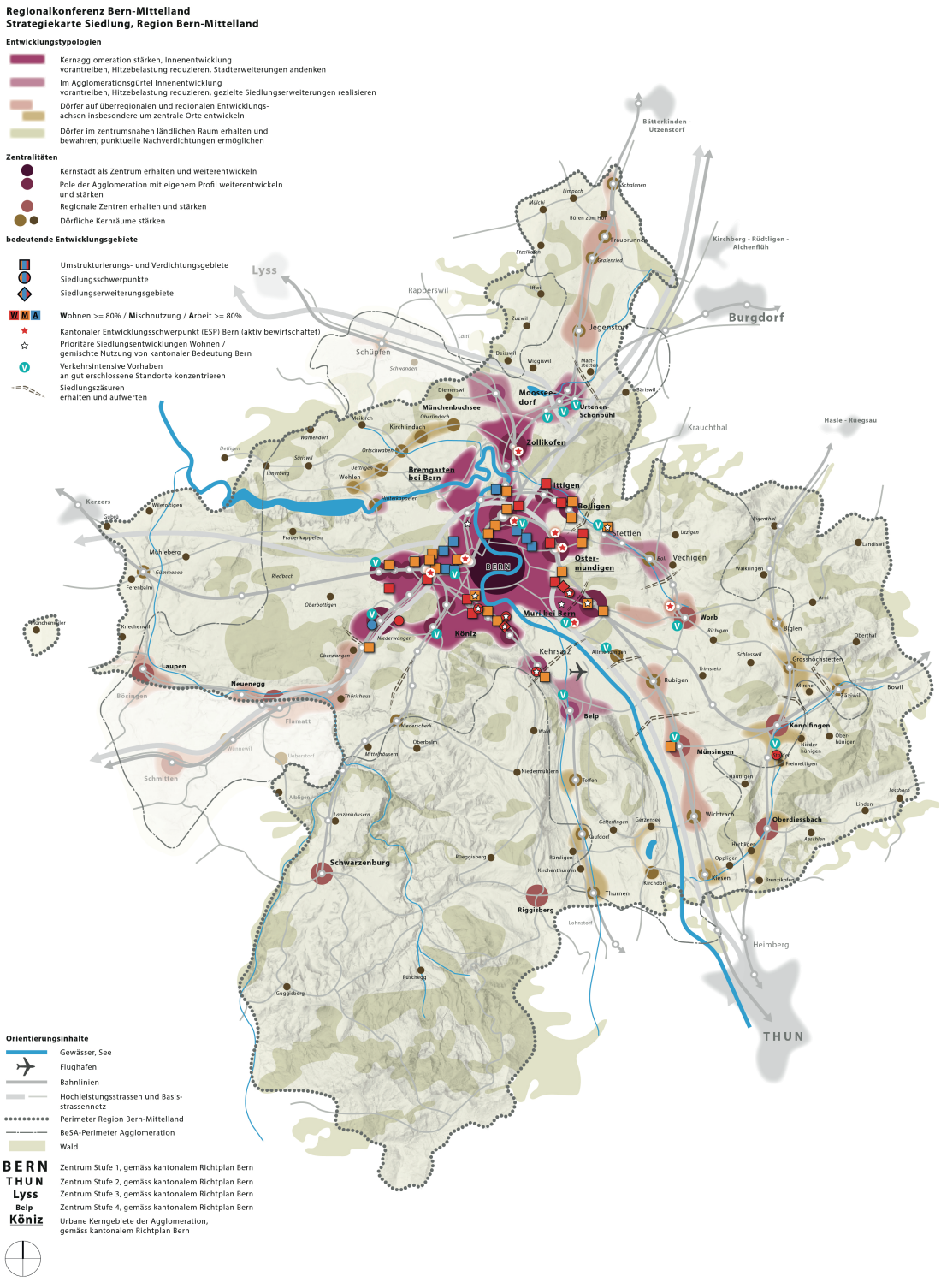


Abb. 5.1 Teilstrategie Siedlung (Quelle: Forward, 2025).

Die ausgeführten strategischen Stossrichtungen im Bereich Siedlung werden im Folgenden für die einzelnen Raumtypen konkretisiert:

Kernagglomeration

«Kernagglomeration stärken, Innenentwicklung vorantreiben, Grün- und Freiraumversorgung stärken, Stadterweiterungen andenken.»

- Die Berner Altstadt im Zentrum der Kernagglomeration wird als UNESCO-Kulturgut bewahrt, gepflegt und behutsam weiterentwickelt. Die gründerzeitlichen Quartiere Berns sind zu erhalten und im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen behutsam zu erneuern. Verdichtung ist, unter der Voraussetzung städtebaulicher Verträglichkeit, punktuell möglich.
- Die Quartiere in der übrigen Kernagglomeration werden bereichsweise dicht und urban weiterentwickelt, primär mit siedlungsklimatisch verträglichen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die Versorgung mit ausreichend qualitätsvollen Grün- und Freiräumen wird sichergestellt, die Vernetzung wird verbessert und Aufwertungen für eine bessere Nutzbarkeit, Biodiversitätsförderung und klimagerechte Gestaltung (Resilienz gegenüber Hitze und Starkniederschlägen) werden vorangetrieben.
- Grössere Siedlungserweiterungen im Sinn von Stadterweiterungen erfolgen nur, wenn damit insgesamt eine Aufwertung und Klärung der betroffenen Gebiete erreicht werden kann. Siedlungslücken können durch Einzonungen und bauliche Entwicklung mit hoher Dichte geschlossen werden.

Agglomerationsgürtel

«Im Agglomerationsgürtel Innenentwicklung vorantreiben, Grün- und Freiraumversorgung stärken, gezielte Siedlungserweiterungen realisieren.»

- Die Siedlungen im Agglomerationsgürtel werden bereichsweise dicht und urban weiterentwickelt, primär mit siedlungsklimatisch verträglichen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen.
- Siedlungslücken können bei ausgewiesenem Bedarf durch Einzonungen und bauliche Entwicklung mit angemessener Dichte geschlossen werden.

Entwicklungsachsen

«Dörfer auf überregionalen und regionalen Entwicklungsachsen insbesondere um zentrale Orte entwickeln.»

- Die Siedlungsentwicklung auf den Entwicklungsachsen erfolgt primär an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität, d. h. in der Regel im Umfeld der Bahnhaltestellen.
- Im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen zum Zentrum Bern oder in benachbarte Regionen sind die Verlagerungspotenziale auf den ÖV auszunutzen.
- Zur Sicherung der siedlungsprägenden und ökologisch wertvollen Grünräume sind definitive räumliche Grenzen (Siedlungsbegrenzungen) zu setzen.

Zentrumsnaher ländlicher Raum

«Dörfer im zentrumsnahen ländlichen Raum erhalten und bewahren; punktuelle Nachverdichtungen ermöglichen.»

- Die Entwicklung im zentrumsnahen ländlichen Raum ist behutsam, auf den lokalen Bedarf ausgerichtet und erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.
- Die Ortszentren werden als Orte mit zentralen Funktionen für ihre Gemeinden bewahrt. Sie werden punktuell und ortsverträglich nachverdichtet. Sozioökonomische Strukturen wie Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf, lokale soziale Einrichtungen oder das ortsansässige Kleingewerbe können damit gestärkt werden. Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Ortsplanungen ein spezielles Augenmerk auf die Entwicklung ihrer Ortszentren.
- Das Schliessen von Siedlungslücken ermöglicht massvolle Entwicklungen.
- Kleinere Dörfer und Weiler werden im Bestand erhalten.
- Die Entwicklung bewahrt die Qualitäten der Kulturlandschaft, ohne diese durch grossflächige Siedlungserweiterungen zu beeinträchtigen.
- Zusätzliche Schwerpunkte werden auf Land- und Forstwirtschaft sowie auf Natur und Naherholung gelegt.

Strategische Stossrichtungen bezogen auf die Zentralitäten

Kernstadt Bern (Zentrum 1. Stufe)

«Kernstadt als Zentrum erhalten und weiterentwickeln.»

- Die Kernstadt Bern ist als Zentrum von nationaler Ausstrahlung zu stärken und weiterzuentwickeln.
- Die Berner Altstadt wird als UNESCO-Kulturgut bewahrt, gepflegt und gleichzeitig als Ort für zentrale Nutzungen für die gesamte Region erhalten und behutsam weiterentwickelt.
- Die Weiterentwicklung des Siedlungsraums im Sinn der urbanen Lebensqualität mit kurzen Wegen wird gefördert.

Pole der Agglomeration

«Pole der Agglomeration mit eigenem Profil weiterentwickeln und stärken.»

- Aufgrund der ausgeschöpften Kapazitäten der Kernstadt von Bern für zusätzliche Nutzungen werden diese zunehmend von den Subzentren entlang der City-Schiene und von anderen Fokuspunkten in der Kernagglomeration, im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen aufgenommen. Die stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichtete Struktur wird hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen, die ihr eigenes, spezifisches Profil haben, entwickelt.
- Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Ortsplanungen ein spezielles Augenmerk auf die Entwicklung ihrer Zentrumsräume als Pole.
- Die Pole werden nach innen, dicht und urban entwickelt.

Regionale Zentren (Zentren 3. oder 4. Stufe)

«Regionale Zentren erhalten und stärken.»

– Die Zentren der Region erfüllen ihre Funktion als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte für das Umland.
– Die regionalen Zentren sind bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen – entsprechend ihrer Zentrumsfunktion – zu bevorzugen.
– Punktuelle Nachverdichtungen sind voranzutreiben und gezielte Siedlungsergänzungen sind vorzunehmen.

Dörfliche Kernräume

«Dörfliche Kernräume stärken.»

– Die Dorfkerne erfüllen ihre Funktion als Versorgungsstandorte mit Basisangebot für die Gemeinden.
– Die Gestaltung der Entwicklungsgebiete ist ortsverträglich und trägt zur Identitätsförderung bei.
– Punktuell sind Nachverdichtungen vorzunehmen.

Strategische Stossrichtungen bezogen auf die bedeutenden Entwicklungsgebiete

Die strategisch bedeutenden Entwicklungsgebiete für die Region Bern-Mittelland verfügen über das höchste Einwohner:innen- und/oder Arbeitsplatzpotenzial und haben einen hohen Einfluss auf die Gesamtentwicklung ihrer jeweiligen Standortgemeinden. Ein grosser Teil dieser Entwicklungsgebiete liegt in der Kernagglomeration.

– Die Entwicklungsgebiete sind – wo nötig überkommunal koordiniert – städtebaulich attraktiv weiterzuentwickeln. Im Vordergrund steht jeweils die Weiterentwicklung von vernetzten Siedlungseinheiten eigener Prägung und Identität.
– Die Prüfung der Entwicklungsaspekte erfolgt immer unter integralem Einbezug der Freiraumaspekte und landschaftlicher Rahmenbedingungen (Grünes Band, siedlungsprägende Grünräume, Ausgestaltung des Siedlungsrands, regionale Siedlungsbegrenzungen).

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Umstrukturierungsgebiete sind Gebiete, die umgenutzt werden sollen; es handelt sich zum Beispiel um häufig unter- respektive nicht mehr genutzte Industriegebiete, oder um Bahn- und Militärareale, die künftig für Wohnen und/oder neue Arbeitsfelder genutzt werden sollen.
Bei den Verdichtungsgebieten handelt es sich um Gebiete, deren Nutzungsart beibehalten wird, bei denen jedoch mehr Geschossfläche realisiert werden soll; das betrifft beispielsweise Aufzonungen im Ortszentrum.

– Unternutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung von regionaler Bedeutung werden als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete entwickelt.
– Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ausgewiesenen Areale, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung.

– Die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete wird unter Berücksichtigung qualitätssichernder Verfahren gefördert, welche die räumliche Identität der Umgebung sowie Aspekte der Freiraumgestaltung, des Stadtklimas und der Umwelt berücksichtigen und damit die Akzeptanz erhöhen.
– Es werden hohe bauliche Dichten angestrebt.
– Bauliche Verdichtungen sollen so gestaltet sein, dass sie sich in das Ortsbild einpassen, die FVV-Erschliessung gut ist, das Wohnumfeld bzw. der Freiraum über eine hohe Nutzungsqualität verfügt und bauliche Eingriffe mit denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.

Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten

– Regional bedeutsame unbebaute Bauzonen werden an den bezeichneten Standorten als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte mit hoher Priorität entwickelt. Weitere regional bedeutsame unbebaute Bauzonen werden ausserhalb des Agglomerationskernraums entwickelt.
Areale in Bahnhofnähe und an zentralen Lagen innerhalb der Siedlungen werden in erster Priorität entwickelt. Voraussetzung für eine Entwicklung ist mindestens eine ÖV-Güteklasse D für Wohnen und Dienstleistungen und für Industrie- und Gewerbenutzungen mit erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr.
– Die Gemeinden fördern die Realisierung unter Berücksichtigung qualitätssichernder Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte, eines angenehmen Siedlungsklimas und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Mobilisierung.
– Unerwünschte Entwicklungen werden wo nötig mittels Planungszonen unterbunden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen angepasst.
– Die Region Bern-Mittelland unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte durch Hilfestellungen bei der Kommunikations- und Informationsarbeit und über die regionale Wirtschaftsförderung.

Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen und Arbeiten

– Regional bedeutsame Siedlungserweiterungen erfolgen an den in der Strategiekarte Siedlung bezeichneten Standorten.
– Areale in Bahnhofnähe und an zentralen Lagen innerhalb der Siedlungen werden in erster Priorität entwickelt. Mindestvoraussetzung für eine Entwicklung ist eine ÖV-Güteklasse D für Wohnen und Dienstleistungen und für Industrie- und Gewerbenutzungen mit erheblichem Pendler-/Publikumsverkehr.
– Die Realisierung der Vorranggebiete wird gefördert – unter Berücksichtigung qualitätssichernder Verfahren, die der räumlichen Identität der Umgebung Rechnung tragen und damit die Akzeptanz erhöhen.
– Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans).

- Die Umsetzung der regionalen Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten wird unterstützt, indem unter Beizug der regionalen Wirtschaftsförderung Hilfestellungen bei der Kommunikations- und Informationsarbeit sowie bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte angeboten werden.
- Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Die Gemeinden stellen so die Verfügbarkeit der Siedlungserweiterungsflächen sicher.
- Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte, aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Qualitätskriterien stellen beispielsweise sicher, dass in den Vorranggebieten eine hohe Aufenthaltsqualität und klimaökologische Gestaltung der Frei- und Grünräume, eine angenehme und sichere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr und eine siedlungsklimatisch verträgliche Gebäudestellung (Kaltluftkorridore) resultieren.

Quantifizierung der bezeichneten Entwicklungsgebiete

In der Region Bern-Mittelland befinden sich insgesamt 52 strategisch bedeutende Entwicklungsgebiete. Der Grossteil dieser Gebiete sind Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Siedlungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten. Bedeutende Siedlungserweiterungsgebiete gibt es dagegen in der Region Bern-Mittelland nur in geringer Anzahl, da grundsätzlich die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden soll.

Die folgende Tabelle (vgl. Tab. 5.2) zeigt, in welchem Ausmass das gemäss GVM BE 2019 erwartete Bevölkerungswachstums mit den strategisch bedeutenden Entwicklungsgebieten abgedeckt werden kann. Über den gesamten Regionsperimeter betrachtet können die bedeutenden Entwicklungsgebiete 101% des gemäss GVM BE 2019 erwarteten Bevölkerungswachstums abdecken. Je nach Raumtyp schwankt dieser Abdeckungsgrad. Insbesondere bei den Zentren 3. und 4. Stufe besteht ein Bedarf, zusätzliche Potenziale für die Siedlungsentwicklung zu erschliessen. Dagegen kann der Bedarf in der Stadt Bern und den angrenzenden urbanen Kerngemeinden insgesamt mehr als gedeckt werden.

Raumtyp	Bedeutende Entwicklungsgebiete (Bevölkerung)	GVM BE 2019	
		Wachstum bis 2040	Abdeckungs-grad in %
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	26'200	18'300	143%
Urbane Kerngebiete	9'300	9'900	94%
Zentren 3. und 4. Stufe	800	8'100	10%
A&E ohne Zentralität	2'500	3'100	81%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	-	1'300	0%
Hügel- und Berggebiete	-	200	0%
Region Bern-Mitteland	**38'800**	**38'400**	**101%**

Tab. 5.2 Bedeutende Entwicklungsgebiete für zusätzlichen Wohnraum in der Region Bern-Mittelland und der damit erreichte Abdeckungsgrad des erwarteten Bevölkerungswachstums gemäss GVM BE 2019. Das Siedlungserweiterungsgebiet BE-Ost, Teil Bern wird in der Strategiekarte Siedlung als bedeutendes Entwicklungsgebiet bezeichnet, in den Berechnungen jedoch aufgrund des noch nicht fortgeschrittenen Planungsstands nicht mitberücksichtigt.

Das gemäss GVM BE 2019 erwartete Beschäftigungswachstum kann durch die im RGSK 2025 aufgenommenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Siedlungsschwerpunkte Arbeiten zu deutlich mehr als 100% abgedeckt werden (vgl. Tab. 5.3). Tatsächlich sind die Arbeitsplatzpotenziale der im RGSK 2025 aufgenommenen Massnahmen deutlich höher als das im GVM BE 2019 ausgewiesene Nettowachstum an Arbeitsplätzen. Dabei handelt es sich jedoch mehrheitlich um räumliche Verlagerungen von Arbeitsplätzen und nicht um das effektive Beschäftigungswachstum im Perimeter der Region Bern-Mittelland wie es im GVM BE 2019 hinterlegt ist (vgl. Kap. 2.2.1). Durch diese räumliche Verlagerung bestehender Arbeitsplätze kann zudem deren ÖV-Erschliessung gezielt verbessert werden.

Raumtyp	Bedeutende Entwicklungsgebiete (Arbeitsplätze)	GVM BE 2019	
		Wachstum bis 2040	Abdeckungs-grad in %
Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern)	33'100	6'400	>100%
Urbane Kerngebiete	8'000	3'600	>100%
Zentren 3. und 4. Stufe	300	3'000	10%
A&E ohne Zentralität	2'200	200	>100%
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	-	800	0%
Hügel- und Berggebiete	-	400	0%
Region Bern-Mitteland	**43'600**	**14'400**	**>100%**

Tab. 5.3 Bedeutende Entwicklungsgebiete für zusätzliche Arbeitsplätze in der Region Bern-Mittelland und der damit erreichte Abdeckungsgrad des erwarteten Beschäftigungswachstums gemäss GVM BE 2019.

Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen / gemischte Nutzungen von kantonaler Bedeutung Bern

– Der kantonale Richtplan bezeichnet gestützt auf die kantonale AP-Synthese Gebiete, welche sich aus raumplanerischer Sicht besonders gut für eine Wohnnutzung, respektive eine gemischte Nutzung Wohnen/Arbeiten mit einem grossen Anteil Wohnen, eignen.
– Es handelt sich einerseits um bereits eingezonte Gebiete mit Umstrukturierungspotenzial (Umstrukturierungsgebiete) oder mit Realisierungs- und Verdichtungspotenzial (Wohnschwerpunkte), andererseits um noch nicht eingezonte Gebiete (Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen).

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Bern

– Die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung (ESP) sind im Richtplan des Kantons Bern als ESP Arbeiten oder ESP Dienstleistung festgehalten. Insbesondere die Entwicklung der Arbeitszonen wird auf die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte gelenkt. Ausserhalb dieser Standorte ist die Grösse der Arbeitszonen primär auf den lokalen Bedarf und die Bedürfnisse der ansässigen Betriebe auszurichten.
– Die ESP sind in Bezug auf die Lage (Zentralität), Velo-, ÖV- und MIV-Erschliessung, Betriebs-, Arbeitsplatz-, Kunden- und Nachfrageentwicklung sowie auf die Lage zu grösseren Wohnstandorten besonders gut für die Ansiedlung von Betrieben geeignet.
– Die Premium-Standorte (Ausserholligen, Wankdorf) sind langfristig von höchstem kantonalen Interesse, weisen ein hohes Engagement der Standortgemeinden und einen besonders hohen Koordinationsbedarf auf. Auf Agglomerationsebene werden sie als Teil von Fokusräumen koordiniert.
– Die Verteilung der Arbeitszonen und die Zusammenarbeit der Gemeinden wird auf überkommunaler Ebene mit einer Arbeitszonenbewirtschaftung gefördert und optimiert.
– Die überdurchschnittlich hohe Hitzebelastung von industriell genutzten Gebieten wird mit klimatisch wirksamen Massnahmen reduziert (Entsiegelung, versickerungsfähige Beläge, Grünstreifen, Retentionsflächen, Begrünung von Fassaden und Dächern usw.).

Verkehrsintensive Vorhaben

– Die Ansiedlung von neuen und die Weiterentwicklung von bestehenden verkehrsintensiven Vorhaben erfolgt an den bezeichneten, raumplanerisch geeigneten Orten.
– Die verkehrsintensiven Vorhaben liegen in der Regel in der Kernagglomeration, im Agglomerationsgürtel oder in regionalen Zentren.
– Die Dimensionierung der verkehrsintensiven Vorhaben ist auf die Umweltziele und auf das bestehende und geplante Verkehrssystem abgestimmt.

Siedlungszäsuren

– Die regional bedeutsamen Siedlungszäsuren werden erhalten. Grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung sind nicht erwünscht. Der Übergang zwischen Siedlung und Landschaft ist besonders sorgfältig zu gestalten.
– Die Landschaftsräume werden im Bereich der Siedlungszäsuren miteinander vernetzt (im Sinn der ökologischen Infrastruktur).

5.3 Teilstrategie Landschaft

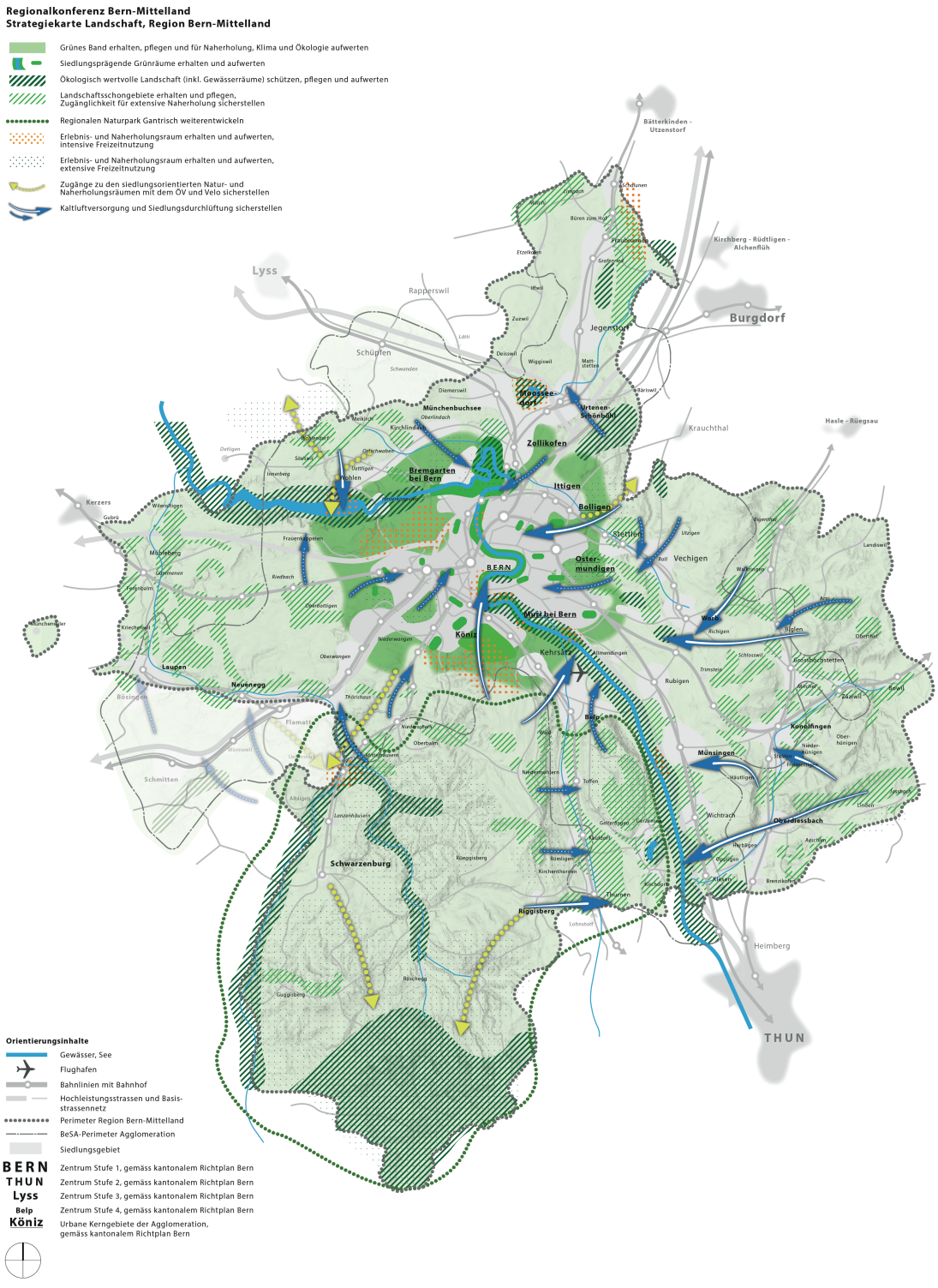


Abb. 5.2 Teilstrategie Landschaft (Quelle: Forward 2025).

Die nachhaltige Entwicklung der unterschiedlichen Landschafts- und Freiraumtypen beinhaltet die Sicherung und verbesserte Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche unter anderem im Zusammenhang mit dem steigenden Nutzungsdruck durch das Bevölkerungswachstum und dem Klimawandel. Dies wird durch folgende Strategieelemente erreicht:

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Hochwertige Grün- und Freiräume Hochwertige Freiraumqualität Vernetzung von Grün- und Freiräumen	– Erhalt und Aufwertung bestehender und Schaffen neuer Freiräume (z. B. im Rahmen von Arealentwicklungen) – Entwicklungsgebiete Wohnen/Arbeiten an geeigneten Lagen konzentrieren – Weitere Verbesserung der Vernetzung von Grün- und Freiräumen	– Hohe Aufenthaltsqualität von Grün- und Freiräumen für Naherholung und Hitzeentlastung gewährleisten, gegebenenfalls klimaökologisch aufwerten – Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet erhalten und sichern, Verluste kompensieren – Bei Siedlungserweiterungen prägende Grünräume mitplanen und sichern – Verweil- und Bewegungsräume für Freizeiterlebnisse und Naherholung schaffen – Freizeitnutzungen mit land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie Schutzinteressen von Natur und Landschaft abstimmen – Flussraum und Seeufer pflegen, schützen und für Freizeit und Naherholung gestalten und ökologisch aufwerten – Vernetzung der Grün- und Freiräume für Nutzende, Ökologie und Klimafunktionen stärken
Erhalt von Kultur- und Naturräumen als identitätsstiftende Merkmale der Region Erhalt des Landschaftscharakters in den Landschaftsschongebieten	– Weiterverfolgen der bisherigen Daueraufgaben – Schützen von ökologisch wertvollen Gebieten (v. a. Gewässer) – Siedlungsentwicklung lenken	– Schützen und Pflegen der Landschaftsschongebiete für den Erhalt der landschaftlichen Qualitäten ausserhalb des Siedlungsgebiets und der landschaftsverträglichen Lenkung der Bautätigkeit ausserhalb der Bauzone – Bedeutsame Siedlungszäsuren erhalten: Zusammenhängende Landschaftsräume erhalten, auf grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung verzichten – Regionalen Naturpark Gantrisch weiterentwickeln

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Förderung und Erhalt der Biodiversität in den Landschafts- und Siedlungsräumen	– Weitere Verbesserung der ökologischen Vernetzung von Grün- und Freiräumen	– Ökologisch wertvolle Landschaft schützen, pflegen und für die Biodiversitätsförderung aufwerten – Vernetzung der Lebensräume über alle Landschafts- und Siedlungsräume hinweg verbessern (in Abstimmung mit landwirtschaftlicher Nutzung) – Zusätzliche Grünräume und prägende Vegetationselemente sichern, um die ökologische Infrastruktur zu stärken – An den Gewässern Revitalisierungen und Massnahmen zur Biodiversitätsförderung vornehmen – Erlebniswert der Naturlandschaften bei entsprechender Eignung sanft in Wert setzen – Naherholungssuchende lenken und sensibilisieren
Überkommunale Sicherung und Inwertsetzung des Grünen Bands	– Überkommunale Abstimmung von Aktivitäten/Massnahmen – Weitere Massnahmen zur Inwertsetzung des Grünen Bands ergreifen – Verbesserungen Zugänge und Verbindungen (ÖV, FVV) zu stadtnahen Landschaftsräumen im Grünen Band	– Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und weiteren Akteur:innen stärken – Bei allfälligen Siedlungserweiterungen Grünräume innerhalb des Grünen Bands für verschiedene Funktionen (Klima, Ökologie, Erholung) sichern – Die verschiedenen Raumtypen (Charakterräume) im Grünen Band in Abhängigkeit ihrer Funktion entwickeln
Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Klima- und Energieziele leisten	– Erhalt des Beitrags zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers im Kern der Region Bern-Mittelland unter dem Aspekt des Klimawandels – Grünflächen sichern und bestehende Grünflächen mit geringer Aufenthaltsqualität klimaökologisch aufwerten – Zunehmende Überhitzung des Siedlungsgebiets durch klimagerechte Gestaltung der Frei- und Verkehrsräume vermindern	– Bebauungs- und Grünstrukturen aufeinander abstimmen, um den Transport von Kaltluft nicht zu behindern und Durchlüftung sicherzustellen – Gestützt auf kantonale Klimakarten regionale Klimastrategie und Massnahmenplan entwickeln – Auflagen zur Verbesserung des Mikroklimas in stark wärmebelasteten Räumen erlassen – Im Rahmen der Siedlungsentwicklung energie- und klimabezogene Inhalte berücksichtigen

Tab. 5.4 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Landschaft.

Für den Bereich Landschaft können die Strategieelemente in folgende Teilstrategien für die verschiedenen Landschafts- und Freiraumtypen zusammengefasst werden:

Grünes Band

- Das charakteristische Grüne Band im Bereich des Agglomerationsgürtels ist zu bewahren. Bei allfälligen Siedlungserweiterungen werden die notwendigen Grünräume für ein angenehmes Siedlungsklima, Naherholung und ökologische Vernetzung innerhalb des Grünen Bands gesichert.
- Die unterschiedlichen Raumtypen im Grünen Band sind in Abhängigkeit ihrer Funktion land- und forstwirtschaftlich zu nutzen und zu pflegen, landschaftlich und ökologisch aufzuwerten, zu vernetzen und für Freizeit und Naherholung zu gestalten. Der sorgfältigen Abwägung verschiedener Interessen bezüglich des Landschaftsschutzes, ökologischer Vernetzung, Naherholung, Landwirtschaft und Siedlungserweiterung kommt im Grünen Band eine besonders hohe Bedeutung zu.
- Unter dem Aspekt des Klimawandels leistet das Grüne Band einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Durchlüftung des dichten Siedlungskörpers im Kern der Region Bern-Mittelland. Es ist darum darauf zu achten, dass der Transport von Kaltluft nicht behindert wird und die Bebauungs- und Grünstrukturen aufeinander abgestimmt werden.
- Im Grünen Band wird eine tragfähige, ökologische Infrastruktur entwickelt und die Vernetzung der Lebensräume sichergestellt.
- Die Grünräume des Grünen Bands werden für den Langsamverkehr vernetzt und die Zugänglichkeit wird gesichert.
- Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und weiteren Akteur:innen im Grünen Band wird gestärkt. Aktivitäten mit Auswirkungen auf das Grüne Band oder in Bezug darauf (beispielsweise Vermarktung) sind unter den Gemeinden zu koordinieren.

Siedlungsprägende Grünräume

- Parkähnliche Freiräume im Siedlungsgebiet, bestehend aus Grünzäsuren und strukturierenden Grünbereichen, werden erhalten. Der Verlust von Grünflächen und prägenden Vegetationselementen ist durch Schaffung neuer Grünflächen oder Aufwertung und Inwertsetzung von anderen Grünflächen auszugleichen.
- Bestehende und neu geschaffene Grün- und Freiräume werden als Naherholungsräume ausgebildet und aufgewertet. Sie sind tagsüber wichtige Räume für die Hitzeentlastung und weisen eine entsprechend hohe Aufenthaltsqualität und ein angenehmes Mikroklima auf.
- Die ökologische Vernetzung der Grünräume untereinander und die Aufwertung der Lebensräume zur Förderung der Biodiversität sind wichtige Zielsetzungen. Auch ausserhalb der siedlungsprägenden Grünräume gilt es das Lebensraumpotenzial für Arten im Siedlungsraum zu nutzen und bei der Planung und Gestaltung des öffentlichen Raumes zu berücksichtigen.
- Der Zusammenhang und die Vernetzung der urbanen Grün- und Freiräume sind für die unterschiedlichen Landschaftsfunktionen wie Erholung, Biodiversitätsförderung oder Hitzeminderung zu gewährleisten. Eine landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen, sie wird mit den anderen Landschaftsfunktionen abgestimmt.

– Bei der Erweiterung des Siedlungsgebiets sind die siedlungsprägenden Grünräume mitzuplanen und zu sichern. Siedlungsprägende Grünräume können integrierende Bestandteile von Siedlungserweiterungen darstellen und schliessen sich demnach explizit nicht aus.
– Bei Siedlungserweiterungen innerhalb des Grünen Bands sind als Bestandteil qualitätssichernder Verfahren siedlungsprägende Grünräume zu sichern. Auf die innere und äussere Vernetzung des Grünraums bzw. der Grünräume ist dabei besonders zu achten.

Ökologisch wertvolle Landschaft (inkl. Gewässer)

– Die ökologisch wertvollen Landschaften sind identitätsstiftende Naturräume mit einer wichtigen Rolle für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität und werden als solche geschützt und gepflegt. Die Lebensräume werden für den Aufbau einer tragfähigen ökologischen Infrastruktur miteinander vernetzt und aufgewertet.
– Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung erfolgt in der Regel gemäss Verträgen.
– Der hohe Erlebniswert der Naturlandschaften wird bei entsprechender Eignung sanft in Wert gesetzt.
– Die Naherholungsnutzung ist gelenkt, extensiv und regional koordiniert. Naherholungssuchende werden in diesem Zusammenhang für die Natur- und Landschaftswerte, die Förderung der Biodiversität und die Rolle der Land- und Waldwirtschaft sensibilisiert.
– Flussräume und Seeufer werden für die ökologische Vernetzung geschützt und aufgewertet, für die Naherholung gestaltet und teilweise land- und forstwirtschaftlich genutzt und gepflegt.
– An den Gewässern im Siedlungsgebiet sind, wo möglich, Revitalisierungen und Massnahmen zur Biodiversitätsförderung vorzunehmen, um die ökologische Vernetzung sicherzustellen. Fliessgewässer können im Zusammenspiel mit uferbegleitender Vegetation zu bedeutenden Kaltluftkorridoren werden, dieser Aspekt ist bei Aufwertungsmassnahmen zu berücksichtigen.
– An den Gewässern ausserhalb der Siedlungsgebiete ist der Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen.
– Flussräume und Seeufer dienen auch der Erholung und sind wichtig für die Hitzeentlastung. Die Zugänglichkeit für Naherholungssuchende wird grundsätzlich ermöglicht, entsprechende Massnahmen werden auf Verträglichkeit mit dem Schutz der aquatischen Lebensräume geprüft. Anlagen für intensive Freizeitnutzungen wie Freibäder, Camping und dergleichen werden nur zurückhaltend bewilligt. Für die Besucherlenkung werden Massnahmen ergriffen.

Landschaftsschongebiete

– In den regionalen Landschaftsschongebieten wird ein hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der landschaftlichen Qualitäten und des besonderen Charakters gelegt (im regionalen Planungsinstrument wurden Landschaftsschongebiete behördenverbindlich gesichert). Dies bedingt eine flächendeckende Bewirtschaftung. Nach Möglichkeit ist eine ökologische Aufwertung vorzunehmen.

– Bauliche Tätigkeiten in den regionalen Landschaftsschongebieten sind sorgfältig zu integrieren. Regionale Landschaftsschongebiete mit dem Zweck «Freihaltung» sind von Bauten und Anlagen freizuhalten. Die Koordination und Abstimmung mit übergeordneten Inventaren und Festlegungen von nationaler und kantonaler Bedeutung (z. B. ISOS) ist zu beachten.
– Bestimmte Landschaftsschongebiete stellen Siedlungszäsuren dar und vernetzen verschiedene Landschaftsräume miteinander.

Regionaler Naturpark Gantrisch

– Im Regionalen Naturpark Gantrisch sind Natur und Landschaft, Schutz- und Freihaltegebiete sowie Vernetzungsräume zu erhalten.
– Extensive Erholung wie Velofahren oder Wandern ist möglich. Sie ist mit der land- und waldwirtschaftlichen Nutzung sowie mit Schutz und Renaturierung von Vorranggebieten Naturlandschaft abzustimmen. Naherholungssuchende sind zu sensibilisieren.
– Die Erreichbarkeit des Naturparks ist zu gewährleisten. Zur Entwicklung von Lösungsansätzen ist eine gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu erarbeiten.
– Eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Sinn eines saisonalen Betriebs (Betriebszeiten wie Bergbahnen) mit Bussen anzustreben.

Erlebnis- und Naherholungsraum

– Die Erlebnis- und Naherholungsräume sind für die extensive respektive intensive Freizeitnutzung für die Bevölkerung zu erhalten und aufzuwerten. Dabei gilt es, die Ansprüche der Erholungsnutzung mit anderen Interessen wie dem Naturschutz zu koordinieren (vgl. obige Aussagen zum Thema Freizeit und Naherholung im Grünen Band, bei siedlungsprägenden Grünräumen, ökologisch wertvollen Landschaften, Landschaftsschongebieten und dem Naturpark).

Zugang Natur- und Naherholungsräume

– Der direkte und angenehme Zugang zu siedlungsorientierten Natur- und Naherholungsräumen, insbesondere mit angenehmen Wegen für den nichtmotorisierten Verkehr, ist zu sichern.
– An wichtigen Eintrittspforten zu siedlungsorientierten Natur- und Naherholungsräumen ist der Zugang so zu organisieren und lenken, dass negative Folgen im Umfeld verhindert werden können.

Hinweis: Das RGSK 2025 behandelt den Wald als wichtigen und integralen Bestandteil der Landschaft in der Region Bern-Mittelland. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass der Wald nicht dem Raumplanungsgesetz unterstellt ist. Sämtliche Inhalte und Massnahmen im RGSK, die sich mit Waldgebieten überlagern, haben deshalb nur hinweisenden Charakter. Weitere räumliche und inhaltliche Konkretisierungen sind mit dem Amt für Wald und Naturgefahren abzustimmen, respektive im Rahmen der regionalen Waldplanungen auszuarbeiten.

5.4 Teilstrategie Umwelt

Hitzebelastung im Siedlungsgebiet

- Die bioklimatische Situation in den stark bis extrem wärmebelasteten Siedlungsgebieten (Hitzeinseln, vgl. Kap. 2.3, Abb. 2.11) ist mit hitzemindernden Massnahmen zu verbessern: zusätzliche Bäume und weitere Begrünung, Entsiegelung und Verschattung (vgl. Erläuterungsbericht kantonale Klimakarten).
- Grünflächen mit geringer Aufenthaltsqualität werden mit zusätzlichen Bäumen und Begrünung (verschattende Vegetationselemente) versehen. Der für Baumpflanzungen notwendige Wurzelraum ist sicherzustellen.
- Im Siedlungsraum werden Schwammstadtmassnahmen wo immer möglich umgesetzt.
- Baumpflanzungen und Schwammstadtelemente werden insbesondere bei infrastrukturellen Bauprojekten berücksichtigt und wo immer möglich umgesetzt (Beispiel Stadt Bern: gleichzeitige klimatische und ökologische Aufwertung des Strassenraums beim Fernwärmeausbau). Damit wird das Potenzial von Strassenräumen für die ökologische Vernetzung und für einen klimaresilienten Siedlungsraum besser ausgeschöpft.
- Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von kühlenden Ausgleichsräumen für den nicht-motorisierten Verkehr wird sichergestellt.

Kaltluftversorgung

- Die Kaltluftversorgung für Siedlungsgebiete wird sichergestellt, indem bioklimatisch bedeutsame Grünflächen im Siedlungsinneren und in der Nähe des Siedlungsrands erhalten werden. Frischluftkorridore sind aktiv einzuplanen und dauerhaft freizuhalten.
- Bei unvermeidlichen baulichen Eingriffen auf bioklimatisch bedeutsamen Grünflächen wird auf eine gute Durchströmbarkeit der Bebauung geachtet, damit die Siedlung in der Nacht abkühlen kann, was unter anderem die negativen gesundheitlichen Auswirkungen von Hitzeperioden vermindert.
- Die Gestaltung der Siedlungsränder ist durchlässig und durchgrünt.

5.5 Teilstrategie Verkehr

Aufbauend auf den Strategieelementen der vorangegangenen RGSK, der Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 sowie abgeleitet aus den Zielen des Zukunftsbilds und des verbleibenden Handlungsbedarfs, werden nachfolgende Strategieelemente für die Umsetzung der Teilstrategie Verkehr und Mobilität formuliert.

5.5.1 Teilstrategie Gesamtverkehr

Schon in der 2019 erarbeiteten Mobilitätsstrategie 2040 hat die Region Bern-Mittelland die 4V-Strategie als gemeinsame Strategie mit den Stadt-, Agglomerations- und Landgemeinden der Region Bern-Mittelland formuliert. Die vom Regierungsrat im Juni 2022 verabschiedete Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 bestätigt die 4V-Strategie als Basis für die gesamte kantonale Mobilitätspolitik.

Die 4V-Strategie basiert auf der Kenntnis und Akzeptanz der je nach Gebiet variierenden Mobilitätsbedürfnisse. Sie stellt die gegenseitige Erreichbarkeit für alle Gemeinden der Region Bern-Mittelland sicher und nimmt gleichzeitig Rücksicht auf die vorhandenen Ressourcen und die beschränkte lokale Belastbarkeit durch den Verkehr. Die 4V-Strategie stellt damit weiterhin die Basis für die (Teil-)Strategien des RGSK 2025 zur Erreichung des Zukunftsbilds dar.

Die 4V-Strategie umfasst die folgenden Stossrichtungen:
- Vernetzen: Die Region Bern-Mittelland und ihre Gemeinden treiben die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Das zunehmende digitale Vernetzen der Mobilitätsangebote vereinfacht den Wechsel und die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und trägt damit zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems bei.
- Vermeiden: Dank Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr), der Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten und der besseren Bündelung von Personen- und Warenströmen soll Verkehr vermieden werden. Das gleiche Ziel wird auch mit der Teilstrategie im Bereich Siedlung verfolgt.
- Verlagern: Der Verkehr soll möglichst auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden, um Überlastungen im urbanen Raum und Umweltbelastungen zu reduzieren. Weiter sollen die Auslastungsgrade erhöht und das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf von den Spitzenzeiten weg verlagert werden. Die Verlagerung besteht aus einem optimalen Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Teilstrategien Verkehr.

– Verträglich gestalten: Die Verträglichkeit des Verkehrs soll gegenüber Umwelt und Siedlung ebenso wie bezüglich Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur sichergestellt werden. Ziel ist ein siedlungsverträglicher und möglichst klimaneutraler Verkehr und die Glättung der Verkehrsspitzen.

Die Umsetzung des Zukunftsbilds basiert auf dem Zusammenspiel von Siedlungsentwicklung und Verkehrsmittelwahl. Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung soll möglichst wenig zusätzlicher Verkehr entstehen. Weiter soll die Mobilität möglichst umweltschonend und sicher sein. Im Zentrum der Verkehrsstrategie steht deshalb der wesensgerechte Einsatz der Verkehrsmittel. Welches Verkehrsmittel jeweils das optimale ist, hängt vom Raumtyp, vom Angebot und von der vorhandenen Infrastruktur ab. Dabei hat die Optimierung des Systems Vorrang vor dem Ausbau. Aus dieser übergeordneten Strategie werden die Strategien für die einzelnen Verkehrsträger abgeleitet.

5.5.2 Teilstrategie Veloverkehr

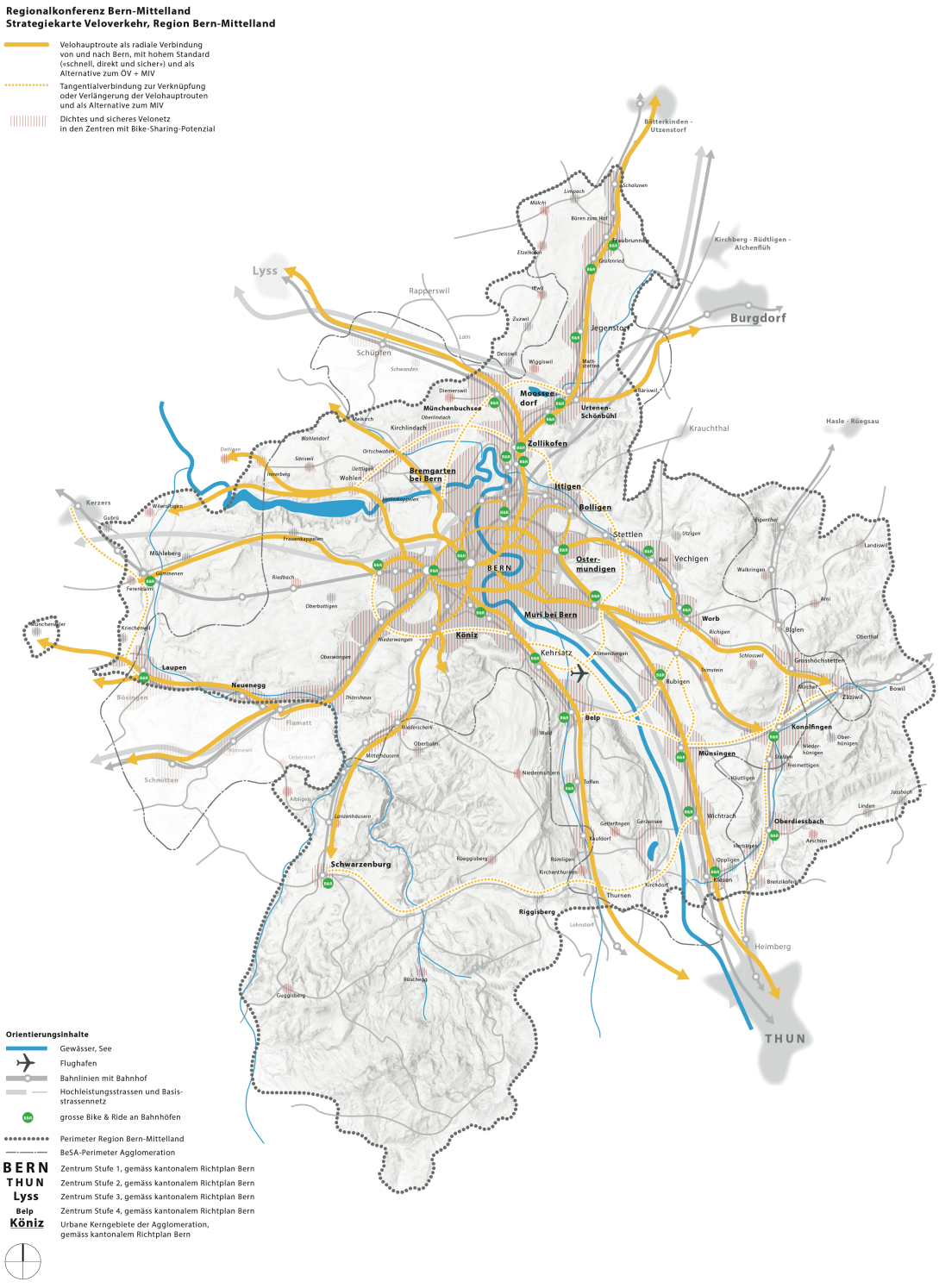


Abb. 5.3 Teilstrategie Veloverkehr (Quelle: Forward, 2025).

Der Veloverkehr ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtmobilität in der Region Bern-Mittelland. Die Strategie zum Veloverkehr ist in der regionalen Langsamverkehrsplanung (2012) der RKBM und im regionalen Veloleitbild (2023) festgehalten. Die Schwerpunkte liegen dabei im Querschnittsthema Organisation sowie bei der Netzinfrastrukturplanung (regionales Fuss- und Velowegnetz).

Bezüglich Organisation beachtet die Region Bern-Mittelland folgende Grundsätze zu Planungsprozessen, Ressourceneinsatz und Kooperationen:
- Alle Verkehrsarten werden in Planungen als gleichwertig betrachtet.
- Die Anliegen des Veloverkehrs werden frühzeitig in Planungsprozesse integriert und berücksichtigt.
- Es werden genügend finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, um die regionalen Aufgaben in Bezug auf den Veloverkehr bearbeiten zu können.
- Projekte werden koordiniert und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erarbeitet. Dazu bedarf es u. a. einer verstärkten Partizipation bereits bei Projektbeginn.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Dichtes, attraktives und sicheres Velowegnetz	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Velowegnetzes um (Daueraufgabe)	– Sicheres und attraktives Velowegnetz – Dichtes Netz von quartierinternen und -verbindenden Velowegen als Basis einer Stadt/Gemeinde der kurzen Wege für die Abdeckung der alltäglichen Wege zur Arbeit, zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten.
Netz aus radialen Velobahnen/ Velohauptverbindungen mit hohen Standards	– Weitere Velobahnen/Velohauptverbindungen umsetzen, mit Tangentialverbindungen verbinden oder verlängern – Weiterentwicklung des Netzes und überkommunale Zusammenarbeit stärken – Die Realisierung von Projekten vorantreiben	– Velobahnen/Velohauptverbindungen und Tangentialverbindungen
Attraktive Umsteigebeziehungen	– Weitere Aufwertung Zugänge Bahnhof Bern, Bahnhaltestellen Europaplatz Nord und Wankdorf	– Ausreichende und gut erreichbare Veloabstellplätze an Verkehrsdrehscheiben und an Hotspots für Einkaufen und Freizeitaktivitäten

Tab. 5.5 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Veloverkehr.

Sicheres und attraktives Velowegnetz

Für den Veloverkehr soll eine Qualitätssteigerung auf dem gesamten Netz erreicht werden. Im dichten Siedlungskern, wo der Anteil des Veloverkehrs besonders hoch ist, sind die Hauptverkehrsachsen aufzuwerten sowie Netzlücken und Schwachstellen zu schliessen.
Das regionale Velowegnetz
– ist durchgehend und zusammenhängend;
– bietet direkte, sichere, attraktive und verständliche Verbindungen an;
– weist der aktuellen und der potenziellen Nachfrage entsprechende Leistungsfähigkeiten und ausreichende Komfortstufen auf;
– bietet ausreichende, sichere und attraktive Veloparkierungsanlagen an.

Beispielhaft für die Verbesserung des regionalen Velowegnetzes können die Massnahmen des Kantons Bern auf der Freiburgstrasse zwischen Bern und Thörishaus oder die Verbesserungen auf der Landorfstrasse in Köniz genannt werden.

Velobahnen, Velohauptverbindungen und Tangentialverbindungen

Innerhalb des regionalen Velowegnetzes sollen die Verbindungen, die ein hohes Potenzial oder eine bereits heute intensive Nutzung aufweisen, einen höheren Standard aufweisen und als Velobahnen bzw. Velohauptverbindungen geführt werden. Im regionalen Kontext sollen diese Verbindungen insbesondere zu einer Reduktion der Reisezeiten mit dem Velo beitragen (schnell, direkt und sicher). Dadurch soll das Velo auf mittleren Distanzen gegenüber dem MIV an Konkurrenzfähigkeit gewinnen.
Im Vordergrund stehen Routen mit hohem Potenzial:
– radiale Velobahnen und Velohauptverbindungen von und nach Bern, die auf einen «inneren Ring» um das Berner Stadtzentrum münden;
– tangentiale Verbindungen, die längerfristig einen «äusseren Ring» bilden könnten;
– tangentiale Verbindungen, welche die Velohauptverbindungen in die weitere Region verlängern oder sie miteinander verbinden.

Die Velobahnen, Velohaupt- und Tangentialverbindungen können nicht alle Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte direkt erschliessen. Es sind daher die zur Velohauptverbindung zuführenden Wege und Anschlüsse ebenso mitzudenken, d. h. möglichst direkt und hindernisfrei.

Wie die übrigen Veloverbindungen werden Velobahnen und Velohauptverbindungen mit erhöhtem Standard in der Regel entlang bestehender Verkehrsachsen geführt. Ob auf oder abseits der Hauptstrassen oder auch entlang von Bahnlinien, was insbesondere im Zusammenhang mit einem Bahnausbau möglich wäre, ist in jedem Fall einzeln zu untersuchen und festzulegen. Der Kanton Bern verfolgt dabei auf dem kantonalen Velowegnetz eine Doppelstrategie: Einerseits sollen auf dem Hauptstrassennetz weiterhin Velomassnahmen getroffen werden. Andererseits unterstützt der Kanton auch die Entwicklung eines qualitativ guten Netzes abseits der Hauptstrassen. Somit können Velofahrende ihr bevorzugtes Netz wählen. Auch besteht so die langfristige Möglichkeit, dass sich das Velohauptverbindungsnetz ausserhalb der heutigen Hauptachsen etablieren kann. Verbesserungen auf Velohauptverbindungen sind beispielsweise

geplant zwischen Trimstein und Konolfingen, im Gürbetal und Richtung Uettligen–Kirchlindach sowie zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee. In der Stadt Bern wird gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der hohe Standard von 2.50 m breiten Velostreifen oder Radwegen angestrebt, um sichere Überholvorgänge, ein komfortables Fahren mit Veloanhängern oder das Nebeneinanderfahren von Eltern mit Kindern zu ermöglichen. Dazu zählen z. B. das Projekt des Fuss- und Radwegs Bottigenstrasse oder verschiedene Massnahmen im Gebiet Ausserholligen (neue Fuss- und Veloverbindung im ewb-Areal, Landenwandweg, Bahnhöheweg).

Ein weiteres wesentliches Element der Velobahnen und Velohauptverbindungen betrifft die Vernetzung mit den Nachbarregionen. Analog zur überkommunalen Planung und Realisierung innerhalb der Region Bern-Mittelland soll auch eine kantons-, regions- und agglomerationsübergreifende Planung und Realisierung der Velohauptverbindungen umgesetzt werden. Insbesondere mit Blick auf die technische Entwicklung und die weiter steigende E-Bike-Nutzung werden Veloverbindungen mit grösserer Distanz zunehmend auch zur Alltagsroute. Weiter ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Pendlerströme nicht die Kernagglomeration Bern betrifft. So pendeln beispielsweise auch Arbeitnehmende aus der Region Solothurn zum Arbeitsplatz in Urtenen-Schönbühl, von Lyss nach Münchenbuchsee oder zwischen Münsingen und Thun.

Das Netz ist dementsprechend sukzessiv nach Solothurn, Burgdorf, Thun, Freiburg und Lyss–Biel zu erweitern.

5.5.3 Teilstrategie Fussverkehr

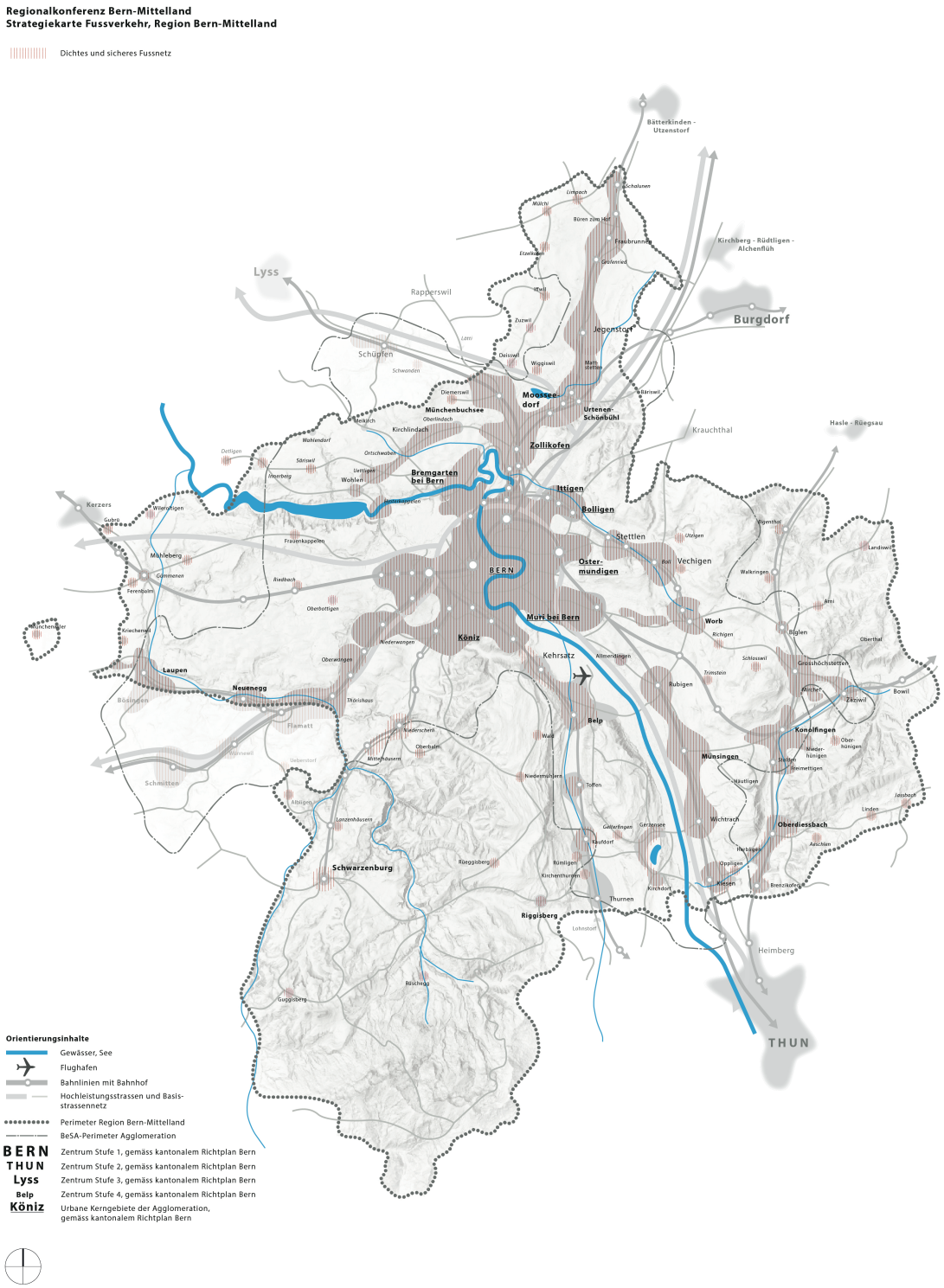


Abb. 5.4 Teilstrategie Fussverkehr (Quelle: Forward, 2025).

Der Fussverkehr ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtmobilität in der Region Bern-Mittelland. Die Strategie für den Fussverkehr ist in der regionalen Langsamverkehrsplanung (2012) der RKBM festgehalten. Die Schwerpunkte liegen dabei im Querschnittsthema Organisation sowie bei der Netzinfrastrukturplanung (regionales Fusswegnetz).
Bezüglich Organisation beachtet die Region Bern-Mittelland folgende Grundsätze zu Planungsprozessen, Ressourceneinsatz und Kooperationen:
– Alle Verkehrsarten werden in Planungen als gleichwertig betrachtet.
– Die Anliegen des Fussverkehrs werden frühzeitig in Planungsprozesse integriert und berücksichtigt.
– Projekte werden koordiniert und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erarbeitet. Dazu bedarf es u. a. einer verstärkten Partizipation bereits bei Projektbeginn.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Dichtes, attraktives und sicheres Fusswegnetz	– Die Gemeinden und der Kanton setzen laufend/nach Bedarf Massnahmen zur Aufwertung ihres Fusswegnetzes um (Daueraufgabe) – Aufwertung Aufenthaltsqualität in den Siedlungszentren und Bereichen mit bestehendem oder erwartetem hohen Fussverkehrsaufkommen – Klima- und siedlungsverträglicher Strassenraum	– Sicheres und attraktives Fusswegnetz – Klimathemen gemäss Kapitel 5.4
Attraktive Umsteigebeziehungen	– Weitere Aufwertung Zugänge Bahnhof Bern und Aufenthaltsqualität Altstadt Bern	– Sicheres und attraktives Fusswegnetz

Tab. 5.6 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Fussverkehr.

Die Fusswege von regionaler Bedeutung liegen an ÖV-Knotenpunkten respektive an den Zugangswegen zum ÖV. Sie sollen
– sicher, attraktiv, hindernisfrei und direkt sein;
– einfache und verständliche Umsteigebeziehungen bieten;
– nachfrageorientiert ausreichend dimensioniert sein (Personenanlagen);
– attraktive und sichere Wartebereiche mit ausreichendem Komfort bieten.

Weitere wichtige Fusswegverbindungen befinden sich entlang des MIV-Basisnetzes (vor allem innerorts). Mit diesen wird die Zugänglichkeit zu Orten von öffentlichem Interesse, wie Schulen, Verwaltung, Sport- und Freizeitanlagen und den Orts-/Gemeindezentren sichergestellt. Sie sind sicher, attraktiv, hindernisfrei und möglichst direkt auszugestalten. Im urbanen Gebiet wie der Stadt Bern ist darauf zu achten, die Fusswege zur Naherholung attraktiv auszugestalten.

Insgesamt ist die Aufwertung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungszentren und Bereichen mit bestehendem oder erwartetem hohen Fussverkehrsaufkommen zu forcieren. Dabei ist Wert zu legen auf klima- und siedlungsverträglichen öffentlichen Raum und Strassenraum (Entsiegelung, Schwammstadtelemente).

5.5.4 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

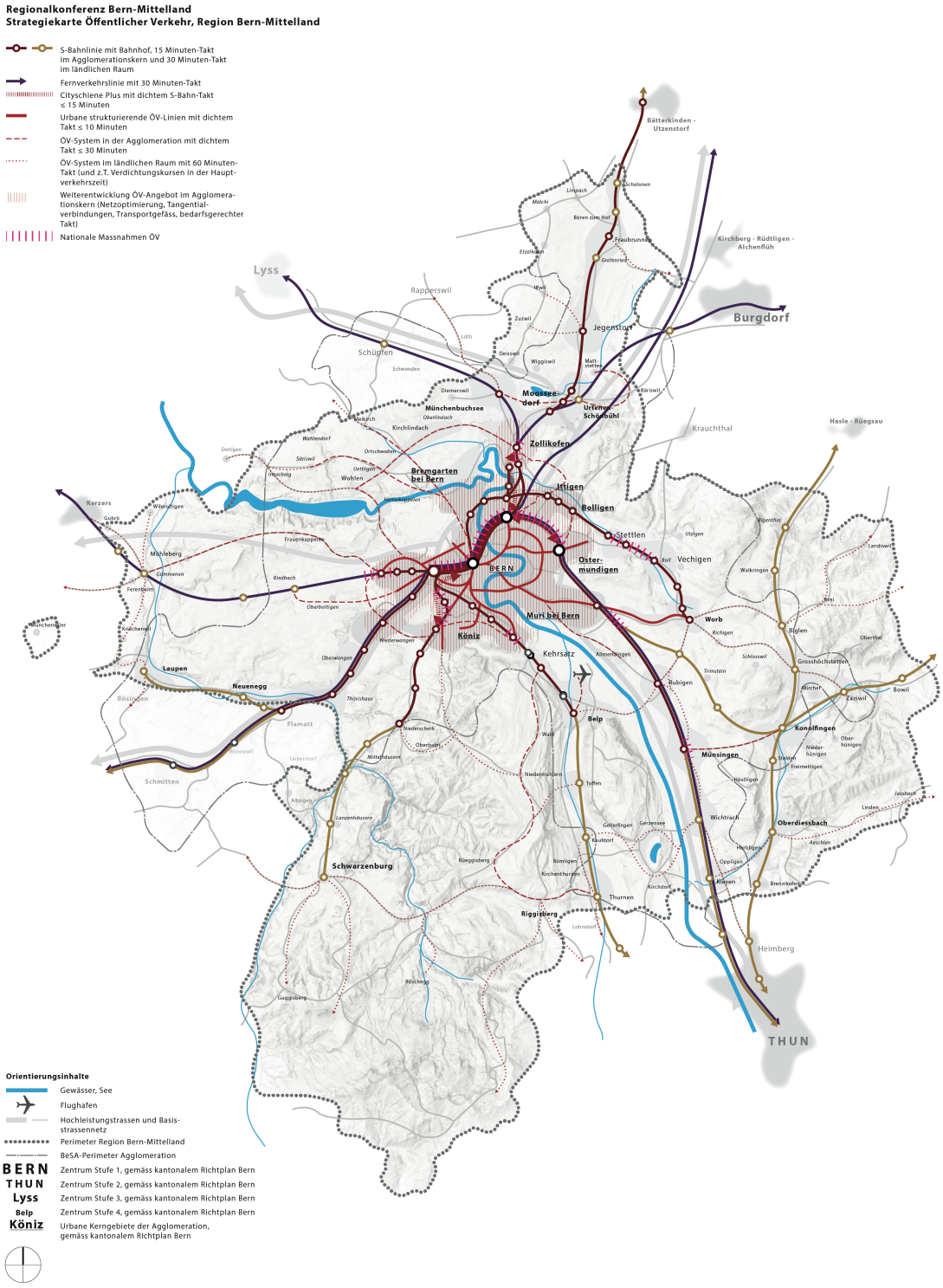


Abb. 5.5 Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (Quelle: Forward, 2025).

Der öffentliche Verkehr spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der beiden Ziele einer besseren Vernetzung und Verkehrsverlagerung. Hierzu soll der ÖV die Erreichbarkeit in der Region weiter verbessern und genügend Kapazitäten anbieten. Die Planungen zum Ausbau des ÖV-Angebots sollen sich an den vier folgenden Punkten orientieren:
- Geschwindigkeit: schnelle Verbindungen und Betriebsstabilität
- Kapazität: genügend Kapazitäten bereitstellen
- Frequenz: häufige und zuverlässige Angebote bereitstellen
- Verknüpfung: gute Zugänglichkeit und Umsteigebeziehungen

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wird durch folgende Strategieelemente erreicht:

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Leistungsfähiges ÖV-Netz und gezielter Ausbau der Drehscheibenfunktion	– Ausbauprojekte auf den Abschnitten Wankdorf Süd–Ostermundigen, Gümligen Süd und Bern West sind mit grösstmöglicher Priorität voranzutreiben – Das Konzept City-Schiene ist zu vertiefen und die regionale Funktion der Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheiben auszubauen, um die Verkehrsströme zu verteilen und zu lenken – Längerfristig zusätzliche RE-Halte an den Verkehrsdrehscheiben Bern Wankdorf und Europaplatz anstreben – Kapazitäten dort erhöhen, wo sie am effizientesten wirken (z. B. Doppelspurausbau Liebefeld)	– Weiterentwicklung ÖV-Netz – Voraussetzungen für Ausbau des Fernverkehr- und S-Bahn-Angebots schaffen, mit dem Ziel den Takt bei S-Bahn und Fernverkehr gezielt verdichten zu können – Von der City-Schiene (alle S-Bahnen zwischen Wankdorf und Europaplatz) zur City-Schiene Plus – Verkehrsdrehscheiben: siehe Kombinierte Mobilität
Dichtes ÖV-Netz in der Kernagglomeration aus radialen und tangentialen Linien	– Die ZMB zur 2. Tramachse wird bis 2026 die Bestvariante bezüglich Linienführung liefern; diese gilt es in einem nächsten Schritt umzusetzen. – Schaffung einer neuen Nordtangente Bümpliz–Europaplatz–Länggasse–Viererfeld und längerfristig einer neuen Osttangente bei Realisierung des Bypass Bern-Ost zur Entlastung des Zentrums	– Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern mit Zielbild für das Tram- und Hauptbuslinienetz – Weiterentwicklung ÖV-Netz
	– Im Rahmen von Sanierungsmassnahmen ist den Bedürfnissen des ÖV Rechnung zu tragen; wo möglich sind Massnahmen zur ÖV-Priorisierung zu prüfen	– Weiterentwicklung ÖV-Netz
Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Vollständiger Ausbau der Elektromobilität und alternativer Antriebe	– Elektrifizierung Buslinien

Tab. 5.7 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Öffentlicher Verkehr.

Weiterentwicklung ÖV-Netz

Die S-Bahn ist der Motor der regionalen Entwicklung. Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung der Kernagglomeration. Damit ein wesensgerechter Ausbau des ÖV-Angebots vorgenommen werden kann, soll für überlastete Buslinien eine Umstellung auf Trambetrieb geprüft werden. Eine Entlastung ist auch mit dem S-Bahn-Angebot oder mit Tangentiallinien anzustreben. Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung sollen geprüft werden. Wo möglich ist die ÖV-Priorisierung auszubauen. Das ÖV-System in der übrigen Region besteht aus einem Busnetz mit einem durchgehend dichten Takt von ≤ 30 Minuten. Darüber hinausgehende ÖV-Linien, die zur Grunderschliessung des ländlichen Raums beitragen, werden mit einem 60-Min.-Takt geführt, wobei teilweise Verdichtungskurse in der Hauptverkehrszeit das Angebot stärken.

Voraussetzungen für den Ausbau des Fernverkehr- und S-Bahn-Angebots schaffen

Das Bahnnetz stellt das Rückgrat der Mobilität in der Region Bern-Mittelland dar und soll, wie u. a. im Schlussbericht «S-Bahn Bern 2040» aufgezeigt, weiter ausgebaut werden. Dies wird insbesondere durch einen dichten Takt der Fernverkehrs-, Regional- und S-Bahn-Linien erzielt:

- Fernverkehrslinie mit 30-Min.-Takt
- 7.5- bis 15-Min.-Takt der S-Bahn in der Kernagglomeration
- 30-Min.-Takt der S-Bahn im ländlichen Raum

Voraussetzung für die in Zukunft dringend notwendige weitere Verdichtung des Bahnangebots von SBB und BLS ist die Kapazitätserhöhung auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof Bern. Die dazu vorgesehenen Projekte auf den Abschnitten Wankdorf Süd–Ostermundigen, Gümligen Süd und Bern West (Entflechtung Holligen) sind mit höchster Priorität zu realisieren. Die damit verbundenen Bauarbeiten in den kommenden 15 Jahren stellen eine grosse Herausforderung dar. Die hierzu geschaffenen neuen Gremien ermöglichen die Projektkoordination zwischen den verschiedenen Bauherrschaften und stellen den Einbezug von Bund, Kanton und Gemeinden sicher.
Die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Bern–Thun können mit den oben aufgeführten Entflechtungen mittelfristig behoben werden. Die ursprünglich vorgesehene Realisierung des dritten Gleises Gümligen Süd–Münsingen wurde daher zugunsten dieser Entflechtungen auf einen zukünftigen STEP-Ausbauschritt verschoben. Umso dringender ist nun aber die rechtzeitige Realisierung dieser Projekte. Bei einem weiteren Wachstum des Schienengüterverkehrs könnten längerfristig weitere Ausbauten auf der Aaretallinie notwendig werden.
Auch auf der Strecke durch das Gürbetal sind gezielte Kapazitätserweiterungen vorgesehen. Es gilt zu beachten, dass im Gürbetal sowohl der Landschaftsschutz als auch der Schutz vor Lärmimmissionen zentrale Anliegen sind. Der Gürbetalkorridor ist deshalb für die Führung der Güterzüge keine Alternative zum Aaretalkorridor. Bei Störungsfällen ist die Redundanz der beiden Linien aber von grosser Bedeutung für die Funktionalität des Gesamtkorridors. Falls die Aaretallinie gesperrt ist, dient die Gürbetallinie als Ausweichroute für den Fern- und Güterverkehr. Dazu müssen die Kreuzungsmöglichkeiten verbessert werden.

Schliesslich ist auch zu prüfen, ob der neue Tiefbahnhof RBS langfristig zusammen mit dem Meterspurgesamtnetz durch die Schaffung von Durchmesserlinien besser in Wert gesetzt werden könnte, und wie dies mit einer gezielten Siedlungsentwicklung im Korridor Süd abgestimmt werden müsste. Hierzu werden in einer laufenden Studie die Grundlagen zur Weiterentwicklung des RBS erarbeitet.

City-Schiene Plus

In der Kernagglomeration erfolgt die Durchbindung aller S-Bahnen zwischen den Bahnhöfen Bern Europaplatz / Europaplatz Nord, Bern Bahnhof und Bern Wankdorf zu einer City-Schiene mit dichtem S-Bahn-Takt ≤ 15 Minuten. Dies erhöht die Erschliessungsqualität der Kernagglomeration und trägt zur Entlastung des Bahnhofs Bern bei.
Im Zug einer Erweiterung zur City-Schiene Plus ist eine Ergänzung nach Ostermundigen zu prüfen, um die Ost-West-Achse zu stärken. Die sukzessive Erweiterung, z. B. in Nord-Süd-Richtung, mit einer Einbindung der Äste Zollikofen–Bahnhof Bern und Köniz–Bern Bahnhof, stellen mögliche Optionen für eine Weiterentwicklung des Konzepts dar.

Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern

Im Rahmen der in den letzten Jahren durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zeigte sich der Bedarf, die Rahmenbedingungen für das Tram- und Busnetz in der Kernagglomeration weiterzuentwickeln und festzulegen. Dementsprechend bietet die Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern eine Gesamtbetrachtung des ÖV-Systems. Sie erlaubt es, die wichtigen Stossrichtungen und die sich im ÖV-Netz der Kernagglomeration stellenden Herausforderungen zu identifizieren und zu priorisieren. Eine langfristige Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern ist für die ganze Region Bern-Mittelland von Bedeutung: Denn ein attraktives ÖV-Netz in der Kernagglomeration ist Voraussetzung für ein funktionierendes Zusammenspiel von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der ganzen Region.

Die Netzstrategie ÖV 2040 zeigt auf, wie das Netz in der Kernagglomeration Bern langfristig weiterentwickelt werden soll, um die aus den Siedlungs- und Verkehrswachstumszielen der Region resultierende ÖV-Nachfrage abzudecken. Die Strategie konzentriert sich dabei auf das Tram- und Hauptbusliniennetz. Sie dient als planerische Leitplanke für die schrittweise, aufwärtskompatible Weiterentwicklung des Tram- und Hauptbusnetzes. Sie klärt nicht die Machbarkeit und Zweckmässigkeit, sondern dient vielmehr als Grundlage für entsprechende Abklärungen/Studien.

Die Basis bilden die Siedlungs- und Verkehrsnachfrageprognosen 2040. Einerseits wird das erwartete Siedlungswachstum der Strukturentwicklungen im Untersuchungsgebiet räumlich verortet, was der Plausibilisierung der Nachfrageprognosen in einzelnen Korridoren dient.
Andererseits werden die Wunschlinien (Gesamtverkehr) und (abgeleitet) Verkehrspotenziale für den öffentlichen Verkehr analysiert. Die Analyse zeigt, dass die Grundstruktur der Verkehrsströme im ÖV in der Kernagglomeration Bern auch 2040 unverändert bleiben wird: Das Gebiet

Bahnhof/Altstadt Bern wird weiterhin das höchste Fahrgastaufkommen aufweisen. Entsprechend bleibt die radiale, auf den Bahnhof Bern ausgerichtete Netzstruktur das dominierende Merkmal des zukünftigen Tram- und Hauptbusnetzes. Tangentiale Verbindungen gewinnen aber aufgrund des generellen Verkehrswachstums an Bedeutung. Das erwartete ÖV-Wachstum führt zu Belastungszunahmen auf den Hauptkorridoren. Zahlreiche auf den Bahnhof zulaufende Linien, die bereits heute hoch ausgelastet sind, werden ihre Kapazitätsgrenzen teilweise massiv überschreiten. Dies gilt insbesondere in der Innenstadt und auf den innenstadtnahen Abschnitten. Für die Verbindungen ins Zentrum sind deshalb grössere Kapazitäten bereitzustellen. Je nach Linie bieten sich dazu Taktverdichtungen oder grössere Transportgefässe in Form von Doppelgelenkbussen oder Trams an. Ziel ist es dabei, möglichst viele Radiallinien zu Durchmesserlinien zu verbinden. Dies erhöht den Kundennutzen, ist betrieblich vorteilhaft und stadtverträglicher gegenüber einer Situation mit wendenden Trams und Bussen im Bahnhofumfeld. Zur weiteren Entlastung des Zentrums sind auch die Tangentiallinien nachfragegerecht auszubauen und die S-Bahnhöfe durch bessere Anbindungen an das Tram- und Hauptbusnetz zu stärken.

Die Achse Hirschengraben–Zytglogge, über die heute alle Tramlinien verkehren, wird mit der Inbetriebnahme des Trams Bern-Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreichen. Gleichzeitig braucht es voraussichtlich weitere Tramlinien, um die ÖV-Nachfrage 2040 decken zu können. Die wichtigste Massnahme der Netzstrategie ÖV ist deshalb die zweite Tramachse beim Bahnhof Bern. Sie ist Voraussetzung dafür, dass zusätzliche Buslinien auf Tram umgestellt werden können. Diese Umstellung ist nicht nur aus Kapazitätsgründen anzustreben, sondern auch aus Gründen der Stadtverträglichkeit. Weil Trams die gleiche Anzahl Fahrgäste mit weniger Fahrzeugen transportieren können, lässt sich so insbesondere beim Bahnhof Bern die Zahl der ÖV-Bewegungen spürbar reduzieren. Zur zweiten Tramachse ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung im Gang. In einem ersten Schritt wurden drei mögliche Linienführungen identifiziert, nämlich:

- Var. 1: Belpstrasse–Bahnhof (Teil West)–Speichergasse–Nägeligasse (Teil Ost)
- Var. 2: Belpstrasse–Bahnhof (Teil West)–Lorrainebrücke–Viktoriarain (Teil Ost)
- Var. 3: Bundesgasse–Kochergasse (mit Anschluss Hirschengraben Süd): Aufgrund von Sicherheitsvorbehalten des Bundes hat der Gemeinderat der Stadt Bern Ende April 2025 beschlossen, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Die Bestvariante soll bis 2026 vorliegen. Die Realisierung der zweiten Tramachse erfolgt anschliessend in (voraussichtlich) etappierter Form.

Zielbild Tram- und Hauptbusliniennetz 2040

Die Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern entwirft ein Zielbild zum Tram- und Hauptbusliniennetz 2040 (vgl. Abb. 5.6 und Abb. 5.7). Zur Entlastung des Raums Bahnhof Bern sollen insbesondere auch grössere

Transportgefässe eingesetzt werden. Das Zielbild sieht daher zwei neue Tramlinien nach Wankdorf vor – ein Tram Wyler und eine Verlängerung der Linie 7 ab Ostring nach Wankdorf als östliche Tram-Tangente. Es gilt, mit der ZMB 2. Tramachse den Bedarf an neuen Tramlinien zu prüfen. Ebenfalls zu prüfen ist ein neues Tramdepot Bern West, welches aufgrund der heutigen und zukünftigen Anforderungen notwendig ist. Die bestehende Tramlinie 9 nach Wankdorf soll künftig über die Papiermühlestrasse geführt werden, und das Breitenrain-Quartier wird neu durch ein eigenes Tram bedient. Auch die Länggasse soll künftig über ein Tram erschlossen werden. Hierzu ist das Monitoring am Laufen. Ebenfalls durch die Länggasse soll die Tangentiallinie Nord vom Europaplatz zum Viererfeld führen. Aktuell werden dazu verschiedene Linienführungsvarianten durch die Länggasse abgeklärt, so dass im nächsten RGSK voraussichtlich eine Massnahme mit der Umsetzungspriorität 1 eingereicht werden kann. Von Neufeld via Bahnhof und Insel zum Europaplatz ist eine Doppelgelenkbuslinie vorgesehen, ebenso von Blinzern via Bahnhof zum Zentrum Paul Klee. Als südliche Tangente verkehrt ein Gelenkbus vom Europaplatz via Monbijoubrücke bis Saali.

Für die Korridore Bern Bahnhof–Insel und Bern Bahnhof–Köniz werden zwei Zielbilder unterschieden, da auf der strategischen Ebene noch offenbleibt, ob eine Erschliessung dieser Korridore durch eine Verlängerung des RBS in Richtung Süden zweckmässig ist. Ebenso ist zu entscheiden, ob das Inselareal entweder über eine Kombination aus Tram und Doppelgelenkbus oder durch eine reine Doppelgelenkbus-Lösung erschlossen werden soll. Aus der ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal ging als kurz- bis mittelfristige Bestvariante der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf den Buslinien 12 mit einer Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz hervor.

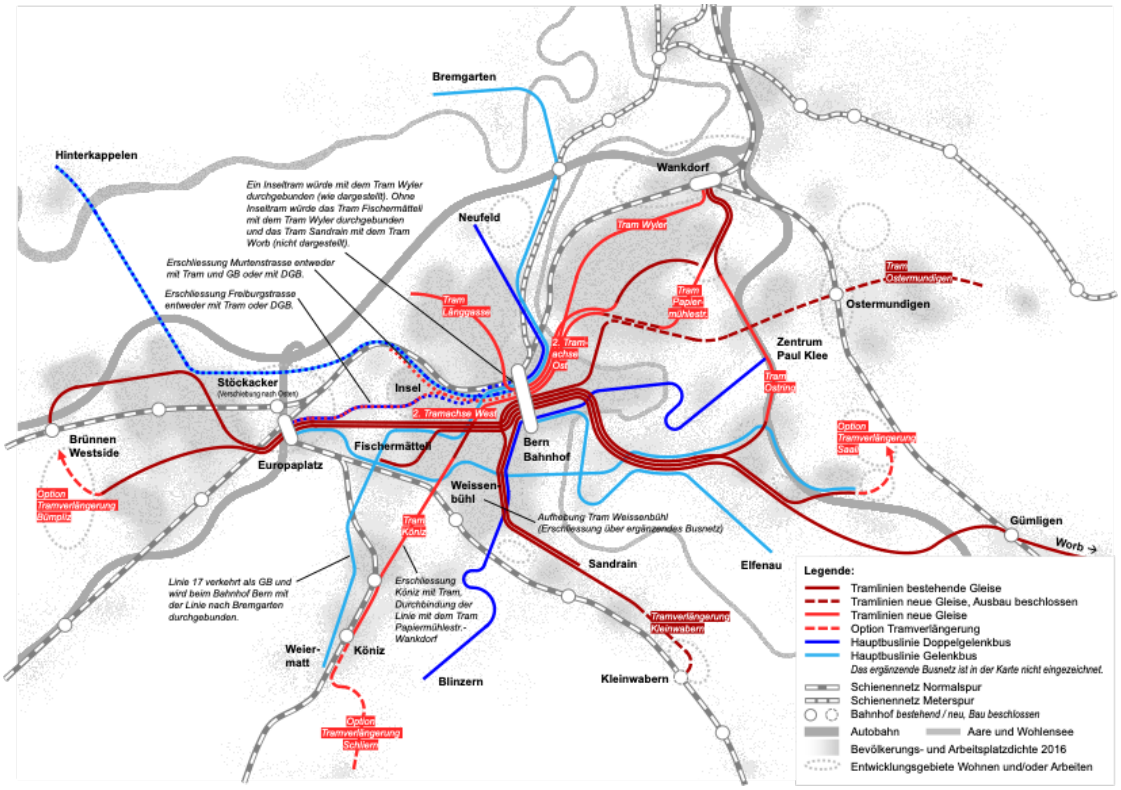


Abb. 5.6 Netzstrategie ÖV (Dez. 2020), Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit Tram Köniz».

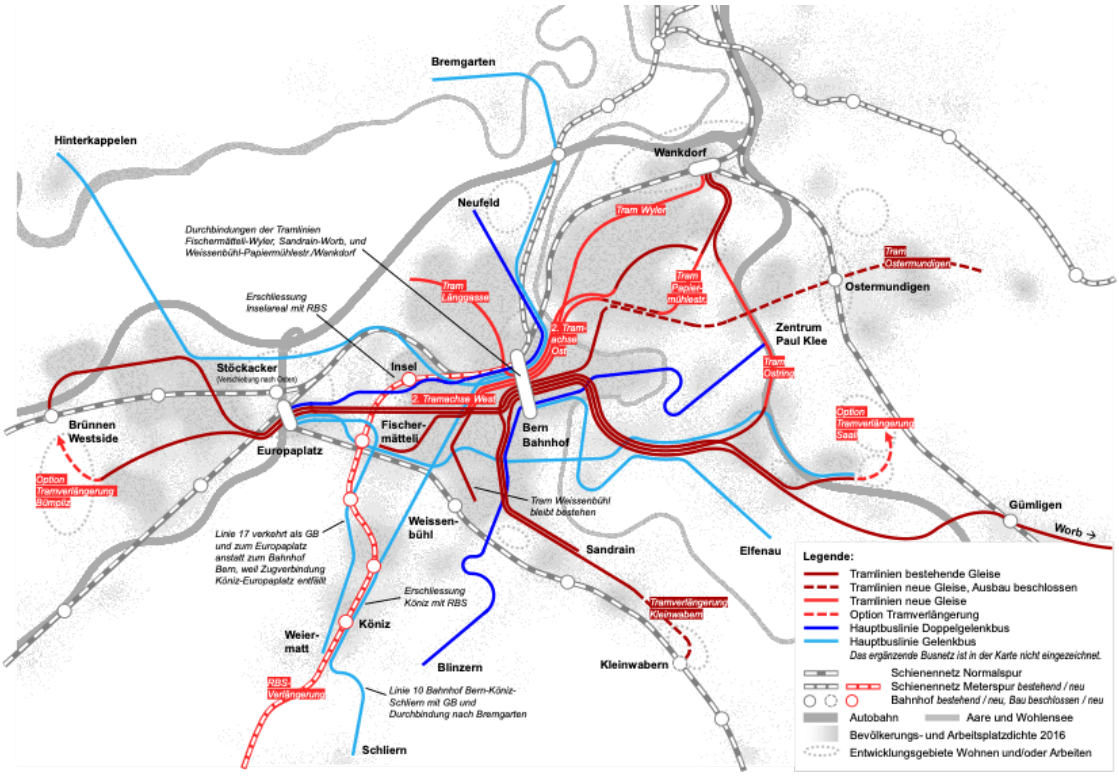


Abb. 5.7 Netzstrategie ÖV (Dez. 2020), Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit RBS-Verlängerung».

Die Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern hält fest, dass in vertiefenden Studien zu klären ist, welche der beiden Varianten (vgl. Abb. 5.6 und Abb. 5.7) weiterverfolgt werden soll. Mit der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd liegen nun seit Herbst 2023 die Ergebnisse dieser Abklärungen vor. Diese zeigen, dass die Verkehrsnachfrage voraussichtlich weniger stark wachsen wird als bisher erwartet, so dass die künftige ÖV-Nachfrage im Korridor Bern–Köniz–Schwarzenburg mit den heute bereits beschlossenen und finanzierten Massnahmen abgedeckt werden kann. Zeitlich prioritär ist damit die Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie S6 bis Niederscherli, der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 und der Ausbau der Veloinfrastruktur. Anders würde es aussehen, wenn sich eine dynamischere Siedlungsentwicklung ergäbe. In diesem Fall würden weitere Angebotsausbauten notwendig werden. Entsprechend wichtig ist es, dass die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in einem Monitoring (und unter Einbezug des Inselareals und des Eigerplatzes) engmaschig verfolgt wird.

Elektrifizierung Buslinien

Im Sinn einer siedlungs- und umweltverträglichen Gestaltung des bestehenden Verkehrs soll die vollständige Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV aktiv vorangetrieben werden. Damit soll insbesondere ein Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen und damit zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Je nach Ausgangslage, insbesondere je nach Höhe des Verkehrsaufkommens, steht eine Umstellung von Dieselbussen auf Tram-, Trolleybus- oder auf Batteriebusbetrieb im Vordergrund. Längerfristig könnten auch mit Wasserstoff betriebene Busse infrage kommen.

5.5.5 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

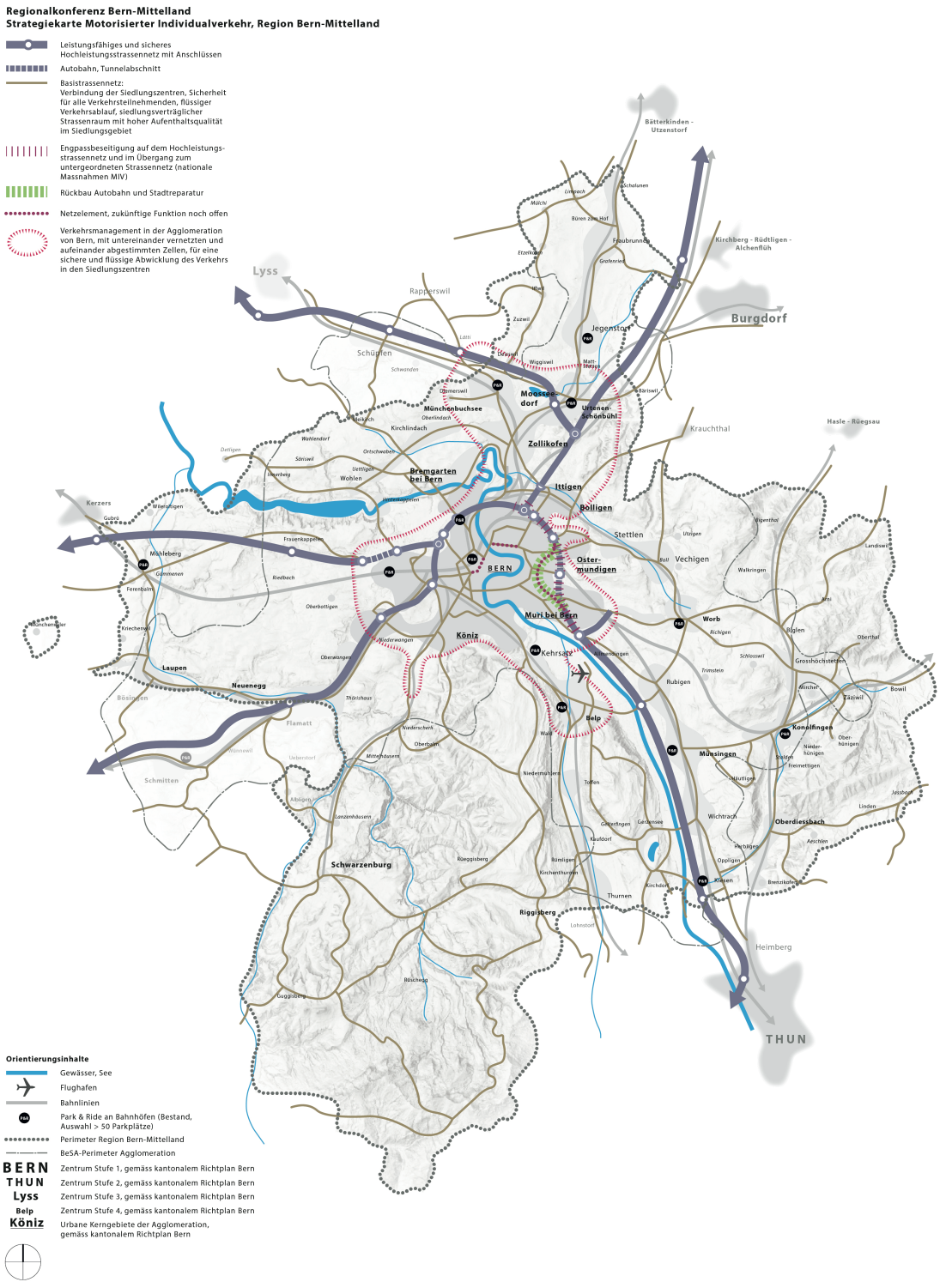


Abb. 5.8 Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (Quelle: Forward, 2025).

Die Teilstrategie für den MIV konzentriert sich vor allem darauf, den Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten und auf dem Basisnetz zu kanalisieren. Dabei hat die Optimierung der vorhandenen Infrastruktur und des Betriebsablaufs wenn möglich Vorrang vor dem Ausbau. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist integraler Bestandteil jeder Planung.

Auch wenn die Gesamtstrategie eine Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen ins Zentrum stellt, so bleiben der Strassenraum und das Strassennetz dennoch wichtige Bestandteile der regionalen Siedlungs- und Mobilitätsstrategie. Beim motorisierten Verkehr zeichnet sich ein Wandel von Benzin- und Dieselfahrzeugen hin zu Elektro- und/oder Wasserstofffahrzeugen ab. Diese neuen Antriebsformen verursachen eine geringere Umweltbelastung, sofern die Erzeugung von Strom und Wasserstoff auf erneuerbaren Energiequellen beruht. Sie sind zudem bei geringem Tempo deutlich leiser. Der motorisierte Individualverkehr kann dadurch bis zu einem gewissen Grad umwelt- und siedlungsverträglicher abgewickelt werden, sofern die Rahmenbedingungen stimmen. Er bleibt jedoch das mit Abstand emissionsreichste Verkehrsmittel.

Ein wichtiges Anliegen bleibt die Bewirtschaftung des Strassenraums mit dem Ziel, chronische Verkehrsüberlastungen zu verhindern. Dabei sind nicht nur die Bedürfnisse des MIV, sondern auch des strassengebundenen ÖV und des Veloverkehrs zu berücksichtigen, die beide oftmals die gleichen Strassen nutzen.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Entlastung der Ortszentren und Quartiere durch eine konsequente Lenkung des Verkehrs auf das jeweils übergeordnete Netz.	– Weitere Sanierung von Strassenräumen – Umsetzung Instrumente des Mobilitätsmanagements, u. a. Verkehrsmanagement (div. Teilprojekte) – laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten	– Siedlungsverträgliche Strassenräume – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung; insbesondere an den Schnittstellen zu den übergeordneten Netzen und bei Mischverkehr ÖV-MIV – Kapazitätserweiterungen möglichst nur punktuell (z. B. an stark überlasteten Knoten und in Verbindung mit Verkehrsmanagement) – Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS) und funktionierende Schnittstellen zum untergeordneten Netz
Siedlungsverträgliche Strassenräume	– Verstärkte Beachtung der Lärmschutzproblematik in der Siedlungsentwicklung – Mitfinanzierung von Lärmschutzmassnahmen	– Siedlungsverträgliche Strassenräume – Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung Verkehrsführung
Leistungsfähiges und sicheres Nationalstrassennetz	– Umsetzung der übergeordneten Projekte, insbesondere BUGAW (allenfalls optimiert)	– Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS) und funktionierende Schnittstellen zum untergeordneten Netz

Tab. 5.8 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Motorisierter Individualverkehr.

Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS)

Das Hochleistungsstrassennetz ist leistungsfähig und sicher, und der Verkehr wird im Übergang zum nachgelagerten Basisnetz koordiniert. Die Autobahnen A1, A6 und A12 erfüllen weiterhin eine wichtige Erschliessungsfunktion für die Region und sind ein Kernstück des Schweizer Nationalstrassennetzes. Hier treffen Ziel-, Quell- und Transitverkehr aufeinander.

Die Region Bern-Mittelland verfolgt mit dem RGSK 2025 das Ziel, unabhängig von der Umsetzung übergeordneter nationaler Massnahmen eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr sicherzustellen. Insbesondere soll ein allfälliges zukünftiges Engpassbeseitigungsprojekt keine Zusatzbelastungen für Städte und Gemeinden hinsichtlich Platzbedarf, Schadstoffbelastung und Lärm verursachen. Es soll vielmehr dazu beitragen, die Verkehrsströme auf das übergeordnete Netz zu lenken und genug Platz für den strassengebundenen ÖV und den Veloverkehr auf dem nachgelagerten Netz sicherzustellen. Engpassbeseitigungsprojekte sind deshalb mit weitergehenden Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement zu kombinieren, damit der Ausbau möglichst geringe negative Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz und auf den angestrebten Modal Split hat.

Konkret weisen allfällige Projekte zur Engpassbeseitigung Koordinationsbedarf auf mit:
- Verkehrsmanagement Region Bern
- Autobahnanschlüsse im Bereich der Stadt Bern: Steuerung und Dosierung der Autobahnausfahrten, damit das nachgelagerte Strassennetz durch den Kapazitätsausbau nicht überlastet wird.
- Verstärkung Mobilitätsmanagement (Pull- und Pushfaktoren), damit die angestrebten Modal-Split-Ziele erreicht werden können.
- Attraktivierung Velowegnetz, ÖV-Netz und kombinierte Mobilität (VDS) in der Region Bern, damit die angestrebten Modal-Split-Ziele erreicht werden können.
- Möglichst geringer Verbrauch von Fruchtfolgeflächen.

Mit dem Projekt Bypass Bern-Ost findet eine Umgestaltung der A6 zwischen Bern Schosshalde und Muri bei Bern statt, indem dieser Abschnitt verlegt und zukünftig in einem Tunnel geführt wird. Die bisherige A6 wird zum Teil rückgebaut, respektive auf eine Stadtstrasse reduziert. Besondere Beachtung ist funktionierenden Schnittstellen zwischen dem Autobahnnetz und dem daran anschliessenden lokalen Hauptstrassennetz zu schenken. Die verkehrliche Funktionstüchtigkeit dieser Hotspots ist mit einem Bündel von Massnahmen sicherzustellen. Dazu gehören das Verkehrsmanagement, bei Bedarf gezielte Kapazitätsausbauten (vgl. Projekt BUGAW) und auch die Prüfung von quellnahen P+R-Anlagen an den Schnittstellen zu den Autobahnen. Es ist zu klären, welchen Beitrag solche Anlagen zur Entlastung des Strassennetzes – insbesondere an den Autobahnknoten – leisten können und an welchen Standorten sie die grösste Wirkung entfalten würden. Längerfristig ist der Halbanschluss Grauholz geplant, um die Schnittstellen zwischen dem Nationalstrassennetz und dem nachgelagerten Netz zu verbessern.

Siedlungsverträgliche Strassenräume und Verstetigung des Verkehrsflusses

Eine siedlungsverträglichere Gestaltung von Strassenräumen trägt zu einer Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit bei und fördert die nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträger ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren so weit wie möglich ferngehalten werden. Dafür wird weiterhin das erfolgreiche «Berner Modell» eingesetzt und mittels der Standards für Kantonsstrassen bei Bedarf vom Kanton gezielt weiterentwickelt.

In der Region Bern-Mittelland wird als weiteres Strategieelement ein weiträumiges und unter den Teilgebieten vernetztes Verkehrsmanagement eingeführt. Dieses trägt zu einem siedlungsverträglichen, sicheren Verkehrsablauf bei. Das Verkehrsmanagement ist eingebunden in ein Mobilitätsmanagement, welches zusätzlich Massnahmen im Bereich Parkraumbewirtschaftung, Freigabe oder Umwidmung von Flächen des MIV für ÖV-Priorisierung und/oder Velo, grüne Welle auf ÖV-Achsen und konsequenter Rückbau von frei werdenden Ressourcen beim MIV umfasst.

Das Strassennetz ausserorts sichert gute Verbindungen zwischen den Gemeinden und Siedlungszentren. Der Verkehr fliesst für alle Verkehrsteilnehmenden flüssig und sicher.

Verkehrszunahmen im Bereich Freizeitverkehr werden ebenfalls berücksichtigt. Es ist eine Korridorstudie Gantrisch vorgesehen.

Optimierung Verkehrsführung und punktuelle Kapazitätssteigerung

Um die Leistungsfähigkeit des regionalen Basisstrassennetzes gewährleisten zu können, bedarf es einer aktiven Bewirtschaftung von Strassenabschnitten und Optimierung von Verkehrsführungen, z. B. an hochbelasteten Knoten oder bei Strassenausbauten zur Entlastung von in der Nähe gelegenen siedlungsorientierten Strassen. Im Fokus steht ein flüssiger Verkehrsablauf, um beispielsweise Stau- und Wartezeiten in den Siedlungszentren abbauen oder Optimierungen im Verkehrsablauf zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erreichen zu können. Auf dem Kantonsstrassennetz gilt es, die festgelegten Verkehrsqualitäten gemäss Standards Kantonsstrasse einzuhalten.

Kapazitätssteigerungen werden nur dort geplant, wo z. B. eine Entlastung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten unbedingt notwendig ist. Auf grosse Kapazitätssteigerungen ist möglichst zu verzichten; punktuelle Kapazitätssteigerungen, etwa an Knoten, sind möglich, wenn dadurch beispielsweise bessere Verkehrsabläufe für den öffentlichen Verkehr erzielt werden können. Der umweltschonende und flächeneffiziente Umgang mit dem Boden sowie eine Optimierung des bestehenden Systems haben stets Vorrang vor dem Ausbau.

5.5.6 Teilstrategie Kombinierte Mobilität

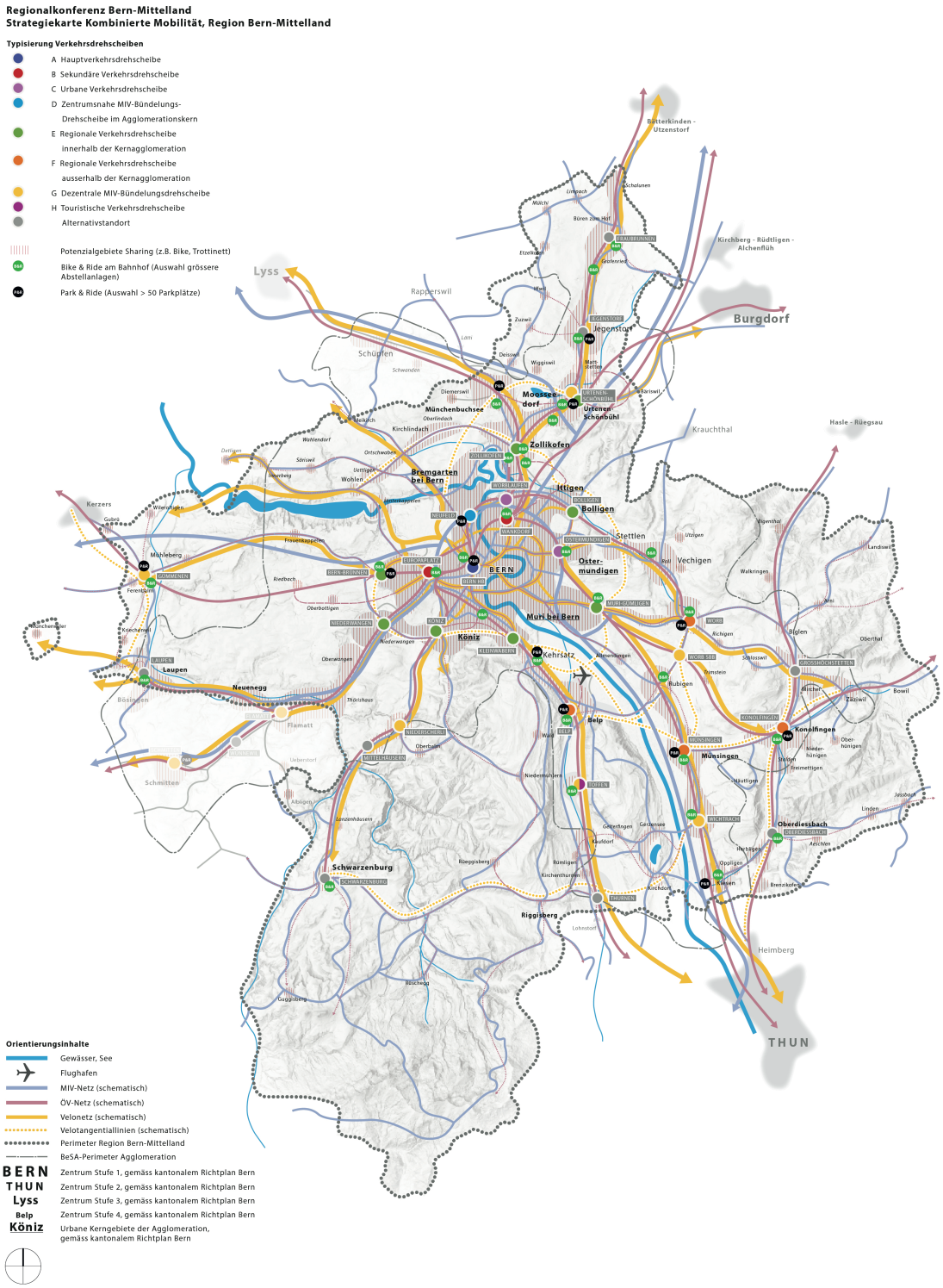


Abb. 5.9 *Teilstrategie Kombinierte Mobilität (Grundlage: Zielbild aus Studie Verkehrsdrehscheiben Region Bern-Mittelland, Bearbeitung: Forward, 2025).*

Der frühzeitige Wechsel von MIV auf siedlungsverträgliche Verkehrsmittel sowie die Attraktivierung und Optimierung von Wegketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sind die Hauptziele der Teilstrategie Kombinierte Mobilität.

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Förderung multimodale Mobilität	– Bessere Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie Entwicklung von multimodalen Drehscheiben	– Förderung Multimodalität: Verkehrsdrehscheiben, B+R/P+R
	– Alternative Mobilitätsoptionen prüfen (ÖIV, PMD, Sharing etc.)	– B+R/P+R
	– Weiterentwicklung ÖV-Netz und -Angebot	– siehe auch: Öffentlicher Verkehr
	– Noch bestehende Lücken bei der Anbindung der S-Bahnhöfe an den ÖV-Feinverteiler schliessen	
	– Neue P+R-Anlagen direkt im Anschluss an Autobahnknoten sind dagegen höchstens in Ausnahmefällen denkbar und in jedem Fall vertieft auf ihre Auswirkungen zu prüfen (der Standort Neufeld bleibt eine Ausnahme)	– Fern- und Reisebusterminal an geeigneten Standorten
Förderung multimodale Mobilität	– Fortführung nachfrageorientierter Ausbau der Veloparkierung	– Velostationen – Bikesharing – B+R/P+R
Förderung multimodale Mobilität	– Attraktive Umsteigebeziehungen	– siehe Teilstrategie Fussverkehr
Förderung multimodale Mobilität	– Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots: Gesamtstrategie und individuelle Strategien	– B+R/P+R siehe Teilstrategie Landschaft

Tab. 5.9 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Kombinierte Mobilität.

Verkehrsdrehscheiben

Die kombinierte Mobilität kann durch die Bildung von multimodalen Drehscheiben verstärkt gefördert werden. Grundsätzlich ist jeder Standort, an welchem Reisende das Verkehrsmittel wechseln, eine Verkehrsdrehscheibe. Je nach Verkehrsmittelangebot, verfügbarem Platz und Lage im Verkehrsnetz variiert jedoch die Bedeutung und Ausstattung dieser Verkehrsdrehscheiben. Der Wechsel zwischen Velo und ÖV (B+R) respektive MIV und ÖV (P+R) hat sich als wichtiger Bestandteil von Verkehrsdrehscheiben bereits etabliert.

An strategisch wichtigen Orten in der Region soll der Wechsel zwischen den öffentlichen/gebündelten und privaten/individuellen Verkehrsmitteln weiterentwickelt werden. Um den Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten zu vereinfachen, ist deren infrastrukturelle Verknüpfung weiter zu verbessern. Auf der nicht-infrastrukturellen Ebene ist die Vermarktung und regionale Zusammenarbeit

zwischen den unterschiedlichen Leistungs- und Angebotsträgern sowie den Gemeinden zu stärken. Ausgehend davon hat die Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» anhand räumlicher und verkehrlicher Kriterien Standorte und potenzielle Standorte für Verkehrsdrehscheiben identifiziert und aufgezeigt, wie diese auf die künftigen Verkehrsströme auszurichten sind. Den Kern der Studie bildet das Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland (vgl. Abb. 5.9, ergänzt mit Freiburger Standorten als dezentrale MIV-Bündelungsdrehscheiben). Das Zielbild zeigt ein regionales Gesamtsystem von Verkehrsdrehscheiben, das nicht von einzelnen und in sich isoliert geplanten Standorten ausgeht, sondern auf zusammenhängenden und aufeinander abgestimmten Systemelementen basiert. Die ÖV-Haltestellen sollen so zu Drehscheiben einer facettenreichen kombinierten Mobilität ausgebaut werden. In Abhängigkeit zu den für die Region strategischen Zielen für die einzelnen Standorte/Systemelemente können die Drehscheiben u. a. folgende Elemente aufweisen:

– Die Hauptverkehrsdrehscheibe, die sekundären Verkehrsdrehscheiben sowie die urbanen und regionalen Verkehrsdrehscheiben befinden sich in der Kernagglomeration und nehmen sowohl regional als auch überregional eine bedeutende Position ein. Typische Elemente solcher Drehscheiben sind:
  · Informations-, Verkaufs- und Servicestandorte (z. B. Verkaufsstellen ÖV-Tickets, Taxi-Standorte, Velostationen, E-Ladestationen, Einkaufsmöglichkeiten)
  · Übergang zwischen Regional-/Fernverkehr und dem städtischen ÖV-, Fuss- und Velowegnetz
  · Förderung des Wechsels zwischen den städtischen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Tram, S-Bahn) und weiteren stadtverträglichen Mobilitätsangeboten (Veloverleihsystem, Carsharing, Bikesharing)

– Die regionalen Verkehrsdrehscheiben ausserhalb der Kernagglomeration und dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheiben sollen so früh wie möglich einen Wechsel des Verkehrsmittels ermöglichen. Typische Elemente solcher Drehscheiben sind:
  · Informations-, Verkaufs- und Servicestandorte (z. B. Verkaufsstellen ÖV-Tickets, Taxi-Standorte, Velostationen, E-Ladestationen, kleine Einkaufsmöglichkeiten)
  · Förderung des Wechsels zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (je nach Standort: MIV, Bahn, Bus, Velo, z. B. ein weiter ausgebautes P+R und B+R in Flamatt), und weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Veloverleihsystem, Carsharing)
  · Bündelung von individuellen Verkehrsströmen, z. B. Fahrgemeinschaften
  · Prioritär dort, wo markante Veränderungen im Verkehrsnetz stattfinden (z. B. am Rand der Verkehrsmanagement-Korridore, Übergang 15-Min.-Takt zu 30-Min.-Takt S-Bahn, Übergang vom Nationalstrassennetz zum untergeordneten Netz)

Verkehrsdrehscheiben sind insbesondere dort von Bedeutung, wo sich die Interessen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden überlagern und die Standorte Ziel, Quelle, Durchfahrts- oder Umsteigeort des individuellen Wegs sein können. Hierzu zählen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsräume und die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, welche sehr gute Anbindungen an die verschiedenen Verkehrsnetze aufweisen. Die im Zielbild enthaltenen Standorte von Verkehrsdrehscheiben sind nicht abschliessend, und jede Haltestelle hat eine eigene Ausgangslage und spezifische Möglichkeiten zur Förderung der kombinierten Mobilität. So ist beispielsweise längerfristig geplant, den Bahnhof Jegenstorf zu verschieben, um dadurch die nötige Kapazität der S-Bahn zu erreichen und gleichzeitig die Verkehrsdrehscheibenfunktion zu stärken.
Für die im Zielbild enthaltenen Verkehrsdrehscheiben zeigt die Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland», welcher Massnahmenbedarf für deren Attraktivierung prioritär angegangen werden soll. Davon ausgehend wird eine Umsetzungsstrategie für die Implementierung des Zielbilds entwickelt.

Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R)

Mit Bike+Ride-Anlagen (B+R) und Park+Ride-Anlagen (P+R) sollen gute Transportketten im Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr an den Bahnhöfen angeboten werden. Potenziell kann an jeder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern ein Angebot an B+R- und P+R-Anlagen realisiert werden, unter Berücksichtigung eines entsprechenden Nachfragepotenzials, etwaiger Fahrtenbeschränkung und entsprechendem Raum.

Der Ausbau von Standorten, an welchen die Nachfrage das Angebot an vorhandenen B+R- und P+R-Plätzen übersteigt, stellt ein wichtiges Gesamtstrategieelement dar, um eine frühzeitige Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu ermöglichen sowie die Verknüpfung zwischen Veloverkehr und ÖV zu fördern.

An B+R- und P+R-Standorten soll zudem das Angebot an E-Ladestationen ausgebaut und damit die Attraktivität der E-Mobilität erhöht werden.

Fern- und Reisebusterminal

Der Fern- und Reisebusterminal beim Autobahnanschluss Neufeld soll ausgebaut werden. Neben zusätzlichen Carparkplätzen (acht Haltekanten und sechs Abstellplätze) soll ein Carterminalgebäude inkl. Aufenthaltsraum und WC-Anlagen realisiert werden. Dadurch sollen das lokale Strassennetz und insbesondere die Innenstadt spürbar vom Carverkehr entlastet werden.

Velodrehscheiben

Im Veloverkehrsnetz sollen Orte, an welchen sich wichtige regionale Veloverkehrsverbindungen kreuzen (Velohauptverbindungen und/oder Tangentialverbindungen) oder an denen der Übergang vom Velohauptverbindungsnetz zum lokalen Netz stattfindet, als Velodrehscheiben gefördert werden. Um diese Knotenpunkte zu stärken und schneller erfassbar zu machen, braucht es vor allem eine sehr gute Veloinfrastruktur und Signaletik für einen sicheren und hindernisfreien Übergang zwischen den

Routen und Netzen. Dazu gehört auch eine gezielte Weiterentwicklung solcher Orte zu Informations- und Servicestandorten (z. B. mit Luftpumpen, Hinweisen zu Veloservice/Werkstatt/E-Ladestationen, velofreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten).

Bikesharing

Das Bikesharing-Angebot ist im Sinn einer vernetzten und multimodalen Mobilität auszubauen. In der Kernagglomeration wurde das bestehende Veloverleihsystem sukzessiv auf umliegende Gemeinden ausgeweitet. Die Stationsdichte ist zu erhöhen. Bei unterschiedlichen Systemen/Anbietern ist auf die Kompatibilität der Systeme zu achten, so dass möglichst keine Hürden für die Benutzenden entstehen, durch z. B. unterschiedliche Preise oder variierende Ausleih-Modalitäten. Die Stadt Bern und 14 regionale Partnergemeinden haben das Veloverleihsystem «Velo Bern» neu ausgeschrieben und im Juni 2024 für eine Laufzeit von acht Jahren ab 2026 an die Firma PubliBike AG vergeben.
Das Potenzial für ein Bikesharing-System besteht grundsätzlich in allen Zentren und urbanen, dichten Siedlungsgebieten (z. B. Münsingen). Je weiter entfernt von der Kernagglomeration, desto stärker ist bei der Planung das gemeindeübergreifende Gesamtpotenzial eines Sektors oder Korridors zu berücksichtigen (z. B. Sektor Nord Moosseedorf/Münchenbuchsee/Urtenen-Schönbühl).

5.5.7 Teilstrategie Nachfrageorientierte Mobilität

Strategieelemente

Ziel Zukunftsbild	Handlungsbedarf verbleibend	Strategieelement
Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Inbetriebnahme Verkehrsmanagement Region Bern – Attraktivierung ÖV – Priorisierung ÖV	– Verkehrsmanagement inkl. Busbevorzugung, Busspuren
Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Frühestmöglichen Umstieg vom MIV auf alternative Verkehrsmittel fördern	– Mobilitätsmanagement
Siedlungsverträgliches Strassennetz und flüssiger Verkehrsablauf	– Entwicklung von regionalen Strategien zur Bündelung/ Lenkung von Warenströmen – Verträglichkeit im Siedlungsraum erhöhen	– City-Logistik
Keine spezifische Aussage im Zukunftsbild zum Güter-/Wirtschaftsverkehr; die Wirtschaftskraft der Region Bern ist jedoch zu stärken und der Wirtschaftsverkehr optimal zu organisieren		

Tab. 5.10 Verknüpfung der Zielsetzungen, des Handlungsbedarfs und der Strategieelemente im Bereich Nachfrageorientierte Mobilität.

Verortung: Das Strategieelement Verkehrsmanagement der nachfrageorientierten Mobilität ist Bestandteil der Teilstrategiekarte MIV. Das Mobilitätsmanagement wird nicht verortet. Auf eine separate Teilstrategiekarte nachfrageorientierte Mobilität wird verzichtet.

Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement ist ein wichtiger Baustein in einem verkehrlichen Gesamtsystem. Um den in der Teilstrategie MIV festgesetzten siedlungsverträglichen Strassenraum im Innerortsbereich realisieren zu können (vgl. Kap. 5.5.5), bedarf es in der Region eines aktiven, übergeordneten Verkehrsmanagements. Zentrale Elemente sind die Kanalisierung des MIV auf dem Hochleistungsstrassen- und Basisnetz sowie die gezielte Optimierung dieses Netzes.
Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren so weit wie möglich ferngehalten werden. Deshalb soll der motorisierte Individualverkehr punktuell am Agglomerationsgürtel dosiert werden, um trotz knapper Kapazitäten den Verkehrsfluss zu erhalten und den ÖV, Gewerbeverkehr und Fuss- und Veloverkehr nicht zu behindern.

Mobilitätsmanagement

Von wachsender Bedeutung sind Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Dabei sind sowohl Anreize (Pull-Massnahmen, z. B. Verdichtung nach innen, Veloförderung, Umnutzung von MIV-Spuren in Busspuren, grüne Wellen für Velo/ÖV) als auch Einschränkungen (Push-Massnahmen, z. B. Parkplatzbewirtschaftung, Parkraummanagement) in Betracht zu ziehen, die Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl oder zeitliche Verschiebungen auf verkehrsärmere Zeiten haben können. Auch die Unterstützung von Mobilitätsmanagement in Betrieben steht im Fokus.

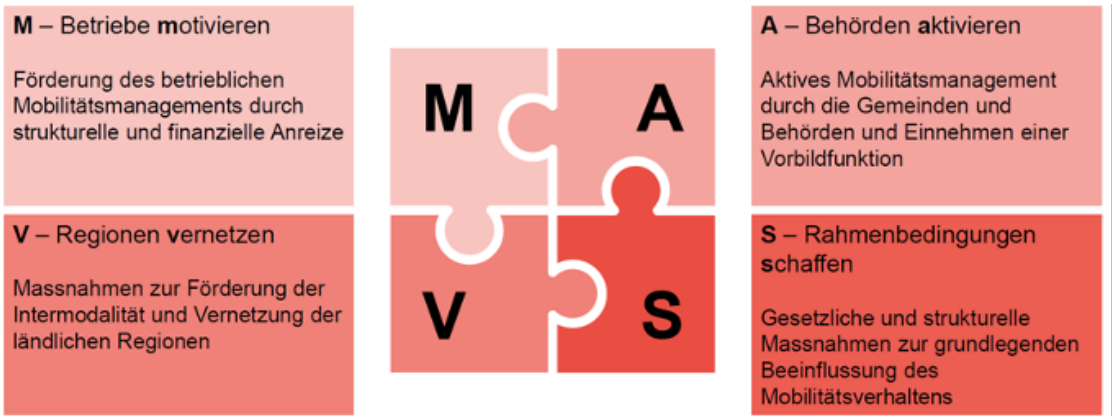


Abb. 5.10 Handlungsfelder Mobilitätsmanagement aus Studie zhaw mit RKBM (2019).

Im Rahmen des RGSK 2021 setzte die Regionalkonferenz Bern-Mittelland den Fokus auf die Lancierung eines regionalen Mobilitätsmanagements. Hierfür wurde in Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (zhaw) im Jahr 2019 ein umfangreiches Grundlagenpapier erarbeitet, welches ein breites Spektrum an Handlungsfeldern sowie möglichen Lösungsansätzen und Massnahmen für Gemeinden aufzeigt.
Aufbauend auf dem Grundlagenpapier erarbeitet die RKBM aktuell gemeinsam mit dem Kanton und weiteren Regionen ein Konzept, um zusammen mit den Gemeinden prioritäre Handlungsansätze und Massnahmen bearbeiten zu können.

Schulverkehr

Viele der Gemeinden in der Region Bern-Mittelland organisieren für ihre Schülerinnen und Schüler Extratransporte. Diese stellen die Gemeinden vermehrt vor grosse Herausforderungen bezüglich Kosten sowie – aufgrund der hohen Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer – auch bezüglich Personalressourcen. Im Rahmen einer Studie wird die RKBM mit betroffenen Gemeinden untersuchen, wo es Spielraum für Optimierungen beim Schulverkehr gibt. Infrage kommt einerseits die Verlagerung auf einen optimierten ÖV oder eine verbesserte Begleitung auf dem Schulweg per ÖV, Velo oder zu Fuss (Stichwort Pedibus), anderseits eine verbesserte Koordination zwischen den Gemeinden, um Synergieeffekte zu nutzen und damit den Ressourceneinsatz zu reduzieren.

City-Logistik

Mit der City-Logistik sollen Lieferfahrten auf der letzten Meile so weit wie möglich gebündelt werden. Damit soll die Anzahl Fahrten bzw. der gefahrenen Strecken reduziert werden. Damit kann ein Beitrag zur Reduktion der Lärmbelastung und zu mehr Sicherheit geleistet werden. Ein gutes Beispiel ist hier die Kehrichtentsorgung durch die Gemeinde.
Weiter soll – insbesondere in der dichtbesiedelten Kernagglomeration – der Gütertransport so nachhaltig wie möglich erfolgen, indem Transporte von kleineren Gütern beispielsweise mit e-Cargo-Velos erfolgen. Damit kann ein Beitrag zur Reduktion der Umwelt-/Klimabelastung geleistet werden.

Zwei Massnahmenblätter zum Thema Güterverkehr und Logistik haben im Jahr 2023 auch Eingang in den kantonalen Richtplan gefunden. Das Massnahmenblatt B_03 bezeichnet Gunstlagen und Vorranggebiete für die Logistik im Kanton Bern. Diese Vorranggebiete für Logistiknutzungen sind in der kommunalen Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Das Massnahmenblatt B_10 des kantonalen Richtplans sichert raumplanerisch Güterbahnhöfe und Verladeanlagen. Gestützt darauf werden die Regionen des Kantons Bern im Rahmen des RGSK 2029 (resp. des AP 6. Generation) geeignete Standorte für schienengebundene City-Cargo-Hubs prüfen und regional aufeinander abstimmen.

Auf kommunaler Ebene hat insbesondere die Stadt Bern mit dem Konzept für eine Stadtlogistik und dem Standortkonzept für Warenhubs detaillierte Grundlagen für eine umweltfreundliche und stadtverträgliche Stadtlogistik erarbeitet.

5.5.8 Regionale Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland

Die Teilstrategien Verkehr und Mobilität präzisieren die von der Region Bern-Mittelland formulierte 4V-Strategie, welche im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2040 erarbeitet worden ist. Die bisherigen Strategien im Verkehr unterstützen vor allem die beiden Ansätze «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten». Der Ansatz «Verkehr vernetzen» wird neu über die einzelnen Elemente der Teilstrategien des öffentlichen Verkehrs, der kombinierten Mobilität sowie des Fuss- und Veloverkehrs präzisiert. Um «Verkehr vermeiden» zu können, bedarf es u. a. eines verstärkten Mobilitätsmanagements mit einer Förderung von alternativen Arbeitsmodellen (Home-Office, Co-Working-Spaces etc.) oder auch neuer Wege bei der Bündelung von Güterverkehrswaren (City-Logistik).

Strategieelemente

	4V-Strategie Region Bern-Mittelland			
Teilstrategien	Verkehr vernetzen	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	Verkehr vermeiden
Motorisierter Individualverkehr				
Leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz (HLS)			(X[1])	
Basisnetz: Siedlungsverträgliche Strassenräume			X	
Punktuell: Kapazitätssteigerung und Optimierung Verkehrsführung			X	
Öffentlicher Verkehr				
Dichter Takt bei S-Bahn und Fernverkehr		X		
City-Schiene und Erweiterung		X		
ÖV-System in der Agglomeration und im ländlichen Raum		X		
Weiterentwicklung ÖV-Netz	X	X		
Elektrifizierung Buslinien			X	
Fuss- und Veloverkehr				
Sicheres und attraktives Fuss- und Velowegnetz	X	X	X	
Velobahnen/Velohauptverbindungen und Tangentialverbindungen	X	X		
Kombinierte Mobilität				
Förderung Multimodalität: Verkehrsdrehscheiben	X	X		
Bikesharing		X		
B+R/P+R	X	X		
Nachfrageorientierte Mobilität				
Verkehrsmanagement			X	
Mobilitätsmanagement	X	X	X	X
City-Logistik				X
Siedlung				
Lenkung der Siedlungsentwicklung				X
Siedlungsentwicklung nach innen		X		X

(X[1]) Im Sinn von: Kanalisierung des Verkehrs auf dem HLS und Vermeidung von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz.

Tab. 5.11 Verknüpfung der Teilstrategien Verkehr mit der 4V-Strategie der Region Bern-Mittelland.

5.6 Strategie Fokusräume

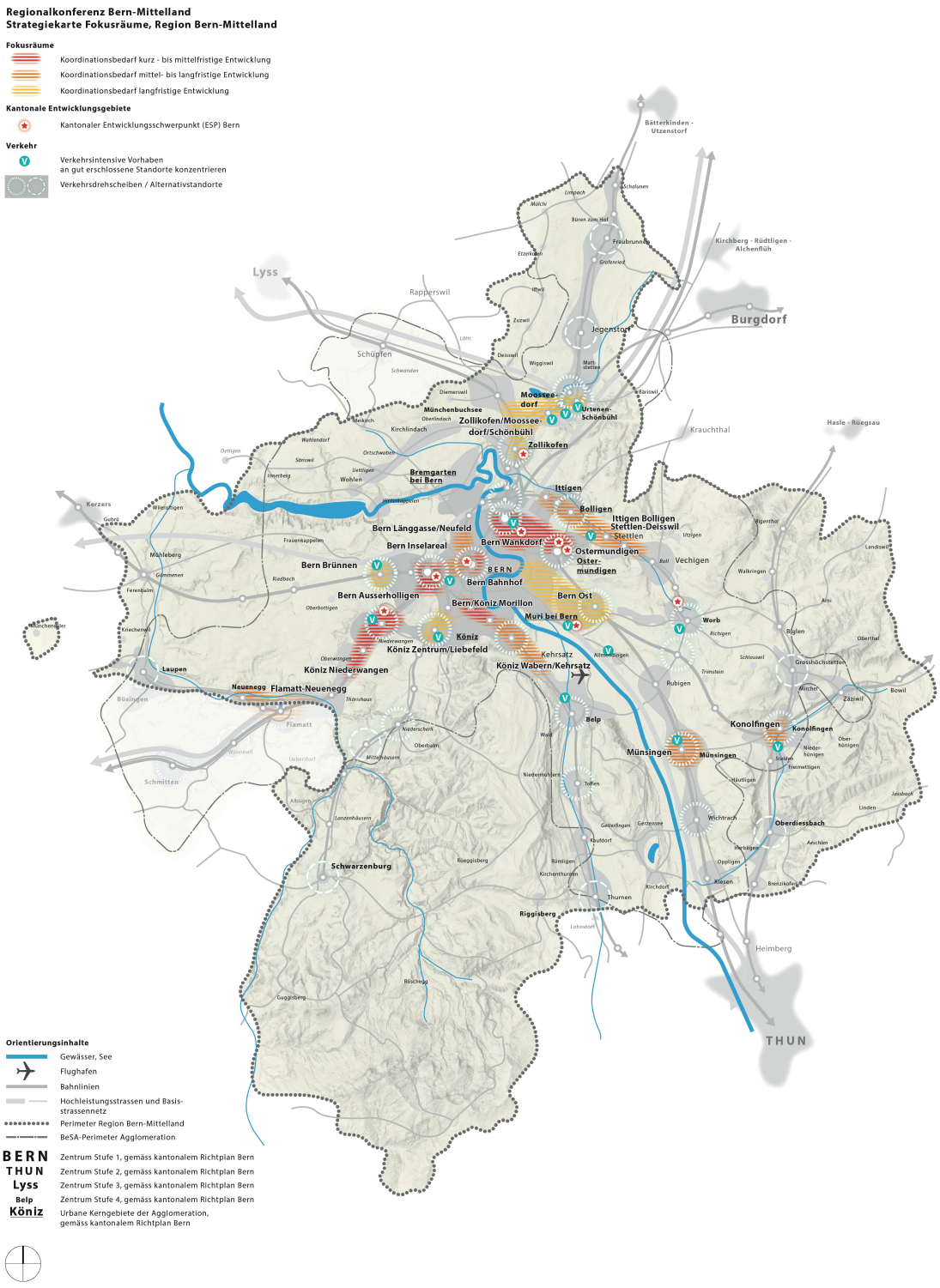


Abb. 5.11 Strategie Fokusräume (Quelle: Forward 2025).

Mit den Fokusräumen verfolgt die RKBM das strategische Ziel, an Standorten mit einem hohen Entwicklungspotenzial oder bedeutenden kantonalen oder nationalen Infrastrukturmassnahmen eine optimale Koordination zwischen Gemeinden, Kanton und Bund zu erreichen. Dazu unterstützt die Region bestehende Projektorganisationen oder stellt Standorten ohne entsprechende Projektorganisation das erforderliche Wissen sowie allfällige Ressourcen zur Verfügung.

In diesen Räumen erfolgt bereits eine umfassende, integrierte Entwicklung oder es soll in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine Entwicklung angestossen werden. Die Fokusräume übernehmen eine wichtige Funktion in der Abstimmung von Siedlung/ Klima und Verkehr. Dort ist das grösste Wachstum bei Bevölkerung und Beschäftigten zu erwarten. Die übergeordneten Infrastrukturmassnahmen von Bund und Kanton sowie wichtige Verkehrsdrehscheiben liegen ebenfalls in den Fokusräumen. Die Aktivitäten gilt es abgestimmt auf den weiteren Handlungsbedarf in der Region in Wert zu setzen, um eine nachhaltige Raumentwicklung der Region Bern zu erreichen.

Mit der Integration von vier freiburgischen Gemeinden im Perimeter des AP5 wird ein 17. Fokusraum «Flamatt/Neuenegg» grenzüberschreitend Freiburg/Bern bestimmt. Die verbindlichen Inhalte im RGSK 2025 beziehen sich jedoch nur auf die Gemeinde Neuenegg, da die Gemeinde Wünnewil-Flamatt nicht zur Region Bern-Mittelland gehört.

Koordinierte Entwicklung

Die Fokusräume sind Orte mit zeitlich konzentriertem Koordinationsbedarf, der sich aus dem ermittelten Handlungsbedarf ableitet und aufzeigt, wie die Massnahmen aufeinander abzustimmen sind. An solchen Standorten sind häufig schon Siedlungsmassnahmen aus früheren RGSK/AP umgesetzt worden oder stehen unmittelbar vor der Umsetzung.
Hinzu kommen weitere kurz-, mittel- oder langfristig umzusetzende Massnahmen mit einem hohen Potenzial für das weitere Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum. Häufig handelt es sich um eine Umstrukturierung und Nutzungsverdichtung von grösseren Arealen, deren Inwertsetzung mit nationalen und kantonalen Verkehrsmassnahmen koordiniert wird.
Dazu bestehen bereits heute in mehreren Fokusräumen etablierte, koordinierende Projektorganisationen, die entweder unter der Leitung des Kantons oder der Standortgemeinden (z. B. bei kantonalen ESP-Standorten) diese anspruchsvollen Abstimmungstätigkeiten mit allen Beteiligten wahrnehmen. Nicht jeder Standort ist ein kantonaler ESP, vielmehr gibt es sie ergänzende Räume, in denen die Regionalkonferenz Bern-Mittelland die Gemeinden bei der Koordination unterstützt.

Zur besseren zeitlichen Einordnung des Handlungsbedarfs hinsichtlich des Entwicklungsdrucks und -fortschritts in den jeweiligen Fokusräumen wurden diese in drei Kategorien eingeteilt. Es sind dies:

Kurz- bis mittelfristige Entwicklung

Die relevanten Entwicklungsschritte stehen kurz vor der Realisierung oder es wurden konkrete Planungen erarbeitet, welche nun umgesetzt werden sollen. Wo die Abstimmung von Siedlung und Verkehr noch nicht erfolgt ist, besteht ein unmittelbarer grosser Handlungsbedarf. Eine koordinierende Projektorganisation ist an diesen Standorten vorhanden. Dies betrifft die folgenden Räume:

- Bern Bahnhof
- Bern Insel
- Bern Ausserholligen
- Bern Wankdorf
- Köniz Niederwangen
- Ostermundigen

Mittel- bis langfristige Entwicklung

Die konkreten Entwicklungsschritte im Fokusraum sind bekannt und die notwendigen Planungsschritte, wie z. B. die Weiterentwicklung von Konzepten, die Projektierung oder die Überarbeitung der Nutzungsplanung, sind eingeleitet. Der Handlungsbedarf zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist mittelfristig vorhanden. An diesen Standorten ist eine koordinierende Projektorganisation entweder bereits vorhanden, oder die Einrichtung einer solchen Organisation sollte geprüft werden. Dies betrifft die folgenden Räume:

- Bern Länggasse/Neufeld/Viererfeld
- Bern/Köniz Morillon
- Köniz Zentrum/Liebefeld
- Köniz Wabern/Kehrsatz
- Ittigen/Bolligen/Stettlen-Deisswil
- Münsingen
- Flamatt/Neuenegg
- Konolfingen

Langfristige Entwicklung

Die möglichen Entwicklungsschritte sind auf strategischer Ebene bekannt, die Planungsabsichten der Planungsträger:innen sind aber weniger konkret oder es handelt sich erst um strategische Optionen der Weiterentwicklung in der Region Bern-Mittelland. Auch wenn mit der Umsetzung der Entwicklungsschritte erst langfristig gerechnet werden kann, ist in diesen Räumen rechtzeitig eine koordinierende Projektorganisation vorzusehen, wie dies im Fokusraum Bern Ost unter der Federführung des Kantons Bern bereits erfolgt ist. Weitere Räume in dieser Kategorie sind:

- Bern Ost
- Bern Brünnen
- Zollikofen/Moosseedorf/Schönbühl

6. Massnahmen

Das Kapitel 6 bietet in textlicher, tabellarischer und grafischer Form eine Übersicht über die Massnahmen des RGSK 2025. Details zu einzelnen Massnahmen finden sich auf den jeweiligen Massnahmenblättern in den beiden Massnahmenbände Siedlung und Landschaft sowie Verkehr.

6.1 Erläuterungen der Massnahmen und Massnahmenpakete

Aus den Erkenntnissen der Analyse, den Zielen des Zukunftsbilds, dem verbleibenden Handlungsbedarf und den darauf aufbauenden Teilstrategien wurden die Massnahmen des RGSK 2025 abgeleitet. Dabei legt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland im RGSK 2025 den Schwerpunkt auf die bessere Abstimmung zwischen bestehenden und neuen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sowie auf die Bereinigung innerhalb der Massnahmenlisten und Massnahmenkategorien.

Die Massnahmenbände enthalten auch Massnahmen aus den RGSK früherer Generationen, die sich noch nicht in Umsetzung befinden. Diese Massnahmen werden wo nötig (z. B. betreffend Ausgestaltung, Priorisierung) an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Neue Massnahmenvorschläge wurden hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild, den Teilstrategien und weiteren Prüfkriterien (z. B. ARE RPAV) beurteilt und gegebenenfalls aufgenommen.

Die folgenden Kapitel und Tabellen geben einen Überblick über die Massnahmen in den Teilbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Auf eine vollständige Auflistung der in den Massnahmenpaketen enthaltenen Teilmassnahmen wird verzichtet und diesbezüglich auf die Massnahmenbände verwiesen – ebenso für die Einordnung der Massnahmen in Bezug auf Zweckmässigkeit, Nutzen und Wirkung.

6.2 Massnahmen Siedlung

Die Massnahmen im Bereich Siedlung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung einer nachhaltigen und nach innen orientierten Siedlungsentwicklung. Diesbezüglich können kompakte Siedlungen sowohl in städtischen wie auch in ländlichen Gebieten den grössten Beitrag leisten.

Die Massnahmen haben einen klaren Bezug zum Zukunftsbild und dem daraus abgeleiteten konsolidierte Trendszenario – das zukünftige Bevölkerungswachstum von den äusseren an die zentralen, sehr gut erschlossenen Lagen lenken – und verfolgen dessen Umsetzung. Die Massnahmenpakete, die auch im Agglomerationsprogramm der 5. Generation Eingang fanden, sind im RGSK 2025 mit den Ziffern .2 (z. B. BM.S-SW.2) und in der jeweiligen Massnahmenpaketbezeichnung gekennzeichnet.

Übersicht Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete Siedlung

RGSK-Nr.	Massnahme	Typ*	Priorität**
BM.S-U.1	Regionale Zentralitätsstruktur	EM	DA
BM.S-Ü.2	Förderung der Innenentwicklung	EM	DA
BM.S-Ü.3	Regionale Gewerbezonen	EM	DA
BM.S-Ü.4	Regionaler Werkzeugkasten Flächenmobilisierung	EM	DA
BM.S-U.5	Fokusräume	EM	DA
BM.S-U.6	Nachführung RGSK – Uberarbeitung und Fortschreibung	EM	DA
BM.S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte	MP	DA
BM.S-SW.2	Regionale Wohnschwerpunkte im Agglomerationsprogramm	MP	DA
BM.S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte	MP	DA
BM.S-SA.2	Regionale Arbeitsschwerpunkte im Agglomerationsprogramm	MP	DA
BM.S-UV.1	Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	MP	DA
BM.S-UV.2	Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im Agglomerationsprogramm	MP	DA
BM.S-VW.1	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen	MP	DA
BM.S-VW.2	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen im Agglomerationsprogramm	MP	DA
BM.S-VA.1	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten	MP	DA
BM.S-VA.2	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten im Agglomerationsprogramm	MP	DA
BM.S-VÜ.1	Regionale Sportanlagen	MP	DA
BM.S-VÜ.2/3	Dokumentationsblatt: Potenzielle Vorranggebiete (Wohnen/Arbeiten)	EM	DA
BM.S-VIV.1	Verkehrsintensive Vorhaben	EM	DA
BM.S-Bgo	Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung	EM	DA

Tab. 6.1 Übersicht Massnahmen Siedlung RGSK 2025.
**EM: Einzelmassnahme; MP: Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen;*
***DA: Daueraufgabe*

6.3 Massnahmen Landschaft

Die Gemeinden sind verpflichtet, in der kommunalen Nutzungsplanung Das Thema Landschaft auf ihrem Gemeindegebiet umfassend anzugehen. Grundsätzlich ist in der Weiterentwicklung grosse Sorgfalt angezeigt; dies flächendeckend im ländlichen Raum und in der Siedlungslandschaft sowohl in bebauten als auch unbebauten Gebieten. Die Massnahmen werden über das Zukunftsbild, den identifizierten Handlungsbedarf und die formulierten Strategien in den Themen Landschaft und Umwelt hergeleitet.

Im Bereich Landschaft wurde die Struktur der Massnahmen im Vergleich zum RGSK 2021 grundsätzlich überarbeitet. Das RGSK 2025 definiert drei neue Massnahmenpakete mit Aufwertungsmassnahmen für Naturlandschaften/Gewässer, Grün- und Freiräumen im Siedlungsgebiet sowie für

das Grüne Band. Mit den konkreten Teilmassnahmen mit Umsetzungspriorität 1 und 2 kann die Umsetzung der Strategien auch im Bereich Landschaft zielgerichtet vorangetrieben werden. Gestützt auf die Strategien im Teil Landschaft bildet das vorliegende RGSK 2025 ab, wo in der Region Bern-Mittelland konkrete Projekte von Landschafts- und Freiräumen geplant und umgesetzt werden sollen. Die Daueraufgaben Landschaft aus dem RGSK 2021 werden im Rahmen der Teilstrategien Landschaft weiterverfolgt und abgelöst. Sie sind im regionalen Teilrichtplan (RGSK 2025) gesichert. Teilweise überlagern die konkreten neuen Teilmassnahmen die vormaligen Daueraufgaben und jetzigen Teilstrategien, wenn beispielsweise ein Teilbereich einer Naturlandschaft aufgewertet wird. Die Inwertsetzung des Grünen Bands, das bereits seit dem RGSK 2016 Bestandteil der Landschaftsmassnahmen ist, wird mit der Formulierung von Teilmassnahmen im Sinn von Umsetzungsmassnahmen im neuen Massnahmenpaket «Aufwertung Grünes Band» noch weiter konkretisiert.

Übersicht Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete Landschaft

RGSK-Nr.	Massnahme	Typ*	Priorität**
BM.L-U.1	Regionaler Naturpark Gantrisch	EM	DA
BM.L-U.2	Grünes Band	EM	DA
BM.L-Gr.1	Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume	MP	DA
BM.L-Schu.1/2	Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer	MP	DA
BM.T-U.1/2	Erholungsschwerpunkte	MP	DA
BM.L-Schon	Regionale Landschaftsschongebiete	MP	DA
BM.L-Schu.3	Aufwertung Naturlandschaften/Gewässer	MP	DA
BM.L-Ü.2.n	Aufwertung Grünes Band	MP	DA
BM.L-Gr.2	Aufwertung von Grün- und Freiräumen für Klima, Biodiversität und Aufenthalt im Siedlungsgebiet	MP	DA
BM.L-U.5	Entwicklung Landschaftsqualität	EM	1

Tab. 6.2 Übersicht Massnahmen Landschaft RGSK 2025.
**EM: Einzelmassnahme; MP: Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen*
***DA: Daueraufgabe*

6.4 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität in der Region Bern-Mittelland orientieren sich an den übergeordneten Zielsetzungen eines gut und direkt erreichbaren, leistungsfähigen, sicheren und nachhaltigen Verkehrssystems. Aufbauend auf den Massnahmen der früheren RGSK führen die Massnahmen des RGSK 2025 die 4V-Strategie fort und tragen damit auch der Abstimmung mit der Siedlung und der Landschaft Rechnung. Die Massnahmen, welche auch im Agglomerationsprogramm der 5. Generation Eingang fanden, sind im RGSK als Einzelmassnahmen und in den Massnahmenpaketen 01 und 02 (z. B. BM.FVV-Ü.01) enthalten. Die Massnahmenpakete 03 (z. B. BM.FVV-Ü.03) umfassen die Massnahmen, welche ausschliesslich im RGSK enthalten sind.

Verkehrsdrehscheiben

Das Strategieelement «Vernetzen» der 4V-Strategie wird im RGSK 2025 im Massnahmenband Verkehr mit einer zusammenfassenden Übersicht neu und umfassend behandelt. Diese dokumentiert nicht nur das Zielbild zu den Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland, sondern zeigt auch die für die einzelnen Verkehrsdrehscheiben vorgesehenen Massnahmen.
Die einzelnen Massnahmen werden jedoch im Sinn der kohärenten Systematik des RGSK 2025 weiterhin den unterschiedlichen Massnahmenkategorien (FVV, ÖV, MIV, KM, NM) zugeordnet.

Nationale Massnahmen

Die Schnittstellen der regionalen zu den nationalen Massnahmen werden in den jeweiligen Beschrieben in den Massnahmenblättern aufgegriffen. Die nationalen Massnahmen werden in den nachfolgenden Unterkapiteln zum MIV und zum ÖV aufgeführt. Weiterführende Informationen enthalten die Dokumentationsblätter zu den nationalen Massnahmen.

6.4.1 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Sicheres und attraktives Fuss- und Velowegnetz

Die Massnahmen tragen dazu bei, den Handlungsbedarf im regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz zu decken. Dies betrifft insbesondere den weiterhin hohen Bedarf, die Infrastruktur für den Veloverkehr auszubauen. Die Massnahmen tragen zu einer Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Modal Split bei und ermöglichen durch kurze und attraktive Wege eine deutliche Verbesserung der Netzqualität. Die Massnahmen befinden sich prioritär in der Kernagglomeration, wo das Potenzial für Verbesserungen am Velohauptverbindungsnetz am höchsten ist. Elemente können sein:

- Umgestaltungen von Plätzen und Strassenräumen, um z. B. Verkehrsachsen in städtische Strassenräume mit einer höheren Aufenthaltsqualität und einer geringeren Trennwirkung umzuwandeln.
- Sanierung von Strassenräumen, um die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.
- Neue Unter-/Überführungen für den Fuss- und Veloverkehr, welche der Trennwirkung von Bahntrassees oder Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen entgegenwirken und die Verbindung von Quartieren, Stadtteilen und Gemeinden ermöglichen.

Velobahnen/Velohauptverbindungen

Aufbauend auf den vorangehenden Generationen des RGSK Bern-Mittelland enthält das RGSK 2025 weitere Massnahmen zur Erstellung oder Planung von Velobahnen und Velohauptverbindungen.
Die Velobahnen, Velohauptverbindungen und Tangentialverbindungen weisen eine hohe Kapazität auf, erlauben hohe Geschwindigkeiten und bieten eine gute Fahrqualität für Velos und E-Bikes. Sie sind auf sicheren, direkten und möglichst durchgehenden Velowegen angelegt, welche die Region mit dem urbanen Kerngebiet über Distanzen von 10 bis 15 Kilometern verbinden. Für die Gestaltung sind in der Region möglichst einheitliche Standards anzustreben. Die Velobahnen und Velohauptverbindungen werden einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils in der Region und zur Entlastung der hochfrequentierten MIV- und ÖV-

Achsen leisten. Sie sollen deshalb sukzessiv umgesetzt und das Netz anhand von Studien weiterentwickelt werden.

Veloparkierung

Gemäss dem RGSK 2025 wird das Angebot für die Veloparkierung weiter ausgebaut, dies insbesondere an Verkehrsdrehscheiben in der Kernagglomeration und entlang der Zufahrtskorridore der S-Bahn.

Übersicht Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr

RGSK-Nr.	Massnahme	Typ*	Priorität
BM.FVV-F.05	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse	EM	1
BM.FVV-F.07	Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz	EM	1
BM.FVV-V.05	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B-Horizont	EM	2
BM.FVV-V.06	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Velostation Bubenbergplatz 4b	EM	1
BM.FVV-V.07	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, weitere Standorte	EM	2
BM.FVV-Ü.05	Stadt Bern, BGK Bollwerk, Umgestaltung	EM	2
BM.FVV-U.07	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse Etappe Riedbach	EM	1
BM.FVV-U.09	Velosicherheit Rümligen Riggisberg, Abschnitt Grabenstrasse und Riggisbergstrasse	EM	2
BM.FVV-Ü.11	Stadt Bern, Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr	EM	1
BM.FVV-Ü.12	Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6	EM	2
BM.FVV-Ü.13	Radweg Gürbetal	EM	2
BM.FVV-Ü.14	Stadt Bern, BGK Effingerstrasse, Abschnitt Belpstrasse–Loryplatz	EM	2
BM.FVV-U.15	Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse–Moosweg	EM	1
BM.FVV-U.16	Stadt Bern, Fuss- und Veloverbindungen Gaswerkareal, Lift Monbijoubrücke	EM	1
BM.FVV-Ü.17	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz	EM	2
BM.FVV-Ü.18	Radweg Konolfingen–Zäziwil	EM	2
BM.FVV-Ü.21	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord, Teil 3 (Durchgehende Industriestrasse)	EM	1
BM.FVV-U.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Bern, A-Horizont	MP	1
BM.FVV-U.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Agglomeration Bern, B-Horizont	MP	2
BM.FVV-Ü.03	Massnahmenpaket Aufwertung, Schliessen von Netzlücken und Erhöhung Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr Region Bern, Priorität 1/2/3	MP	1/2/3

Tab. 6.3 Übersicht Massnahmen Fuss- und Veloverkehr RGSK 2025.
**EM: Einzelmassnahme; MP: Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen*

6.4.2 Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Um das bis 2040 prognostizierte Verkehrswachstum im öffentlichen Verkehr bewältigen zu können und die Benutzung der kombinierten Mobilität zu fördern, sind Massnahmen erforderlich, welche:
- das Netz bedarfsgerecht weiterentwickeln,
- die Betriebsqualität gewährleisten,
- eine gute Verknüpfung/Umsteigesituation von Bus, Bahn und Velo erzielen
- sowie die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen.

Bus

Das Busangebot wird sowohl im städtischen als auch im ländlichen Gebiet dank Taktverdichtungen, Anpassungen der Betriebszeiten und Linienverknüpfungen kontinuierlich und bedarfsgerecht verbessert (z. B. durch die Verlängerung der Buslinie Nr. 38 zum Shoppyland und in einem zweiten Schritt bis Münchenbuchsee). Dabei sollen auch bessere Verbindungen zwischen der S-Bahn und den städtischen Feinverteilern beziehungsweise den regionalen Buslinien entstehen. Auch die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und Gemeinden werden optimiert. Zur Aufwertung von Bushaltestellen enthält das RGSK 2025 zudem je ein grösseres Massnahmenpaket in der 1. und 2. Umsetzungspriorität.

Elektrifizierung

In Übereinstimmung mit der regionalen Teilstrategie Öffentlicher Verkehr soll der strassengebundene ÖV schrittweise vollständig elektrifiziert werden. Hierzu sieht das RGSK 2025 substanzielle Massnahmen zur weiteren Elektrifizierung von Buslinien vor, insbesondere bei den Fahrzeugflotten von BERNMOBIL und RBS. Damit wird ein Beitrag zu einem siedlungsverträglicheren und möglichst klimaneutralen ÖV geleistet.

Übersicht Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete Öffentlicher Verkehr

RGSK-Nr.	Massnahme	Typ*	Priorität
BM.OV-Str.05	Stadt Bern, OV-Erschliessung Inselareal	EM	1
BM.OV-Str.06	Stadt Bern, OV-Tangentiallinie Bern Nord	EM	2
BM.ÖV-Str.07	Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38, Infrastrukturbauten Shoppyland und Brücke Seedorffeldstrasse	EM	1
BM.ÖV-Str.11	Stadt Bern, Verlängerung ÖV-Linien Erschliessung Inselareal, Anpassung Infrastruktur Strecke sowie Wendemöglichkeit neue Endhaltestellen	EM	2
BM.ÖV-E.05	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Bern, BERNMOBIL	EM	1
BM.OV-E.06	Elektrifizierung Ortsbuslinien RBS	EM	1
BM.ÖV-Ort.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, A-Horizont	MP	1
BM.ÖV-Ort.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen, Agglomeration Bern, B-Horizont	MP	2

Tab. 6.4 Übersicht Massnahmen Öffentlicher Verkehr RGSK 2025.
**EM: Einzelmassnahme; MP: Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen*

Nationale Massnahmen ÖV

Im Rahmen der unterschiedlichen ÖV-Programme, die durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden (insbesondere die Ausbauschritte zum strategischen Entwicklungsprogramm STEP), werden in der Region Bern-Mittelland mehrere grosse Infrastrukturausbauten im öffentlichen Verkehr realisiert. Diese schaffen die Voraussetzungen für eine Taktverdichtung der S-Bahn, verbessern die Zugänglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr und optimieren die Umsteigebeziehungen an den ÖV-Knotenpunkten. Für weiterführende Informationen wird auf die Dokumentationsblätter zu den nationalen Massnahmen im Öffentlichen Verkehr, BM.ÖV-Nat.01–10, verwiesen.

Übersicht nationale Massnahmen Öffentlicher Verkehr

RGSK-Nr.	Nationale Referenznr.	Massnahme
BM.OV-Nat.1	AS25G0001IB2	Bern Brünnen, Wendegleis
BM.OV-Nat.2	AS25F0001IA	Bern, Holligen, Entflechtung
BM.ÖV-Nat.3	AS25G0001IA	Wankdorf Süd–Ostermundigen, Entflechtung
BM.ÖV-Nat.4	AS35C04BLS01	BLS, Haltestelle Kleinwabern
BM.ÖV-Nat.5	AS35B08BLS02	Vidmarhallen–Liebefeld–Köniz, Doppelspurausbau
BM.OV-Nat.6	AS25G0001IC	Münsingen, Wendegleis
BM.ÖV-Nat.7	AS35B09RBS01	RBS, Bern–Deisswil, Angebotsausbau Personenverkehr HVZ
BM.ÖV-Nat.8	AS35B09RBS02	RBS, Bern–Gümligen Siloah, Taktverdichtung HVZ
BM.ÖV-Nat.9	AS35B09RBS01	RBS, Bern–Zollikofen, Angebotsausbau Personenverkehr HVZ
BM.ÖV-Nat.10	AS25G0001IB	Gümligen Süd, Entflechtung

Tab. 6.5 Übersicht nationale Massnahmen Öffentlicher Verkehr.

6.4.3 Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr weist ein dichtes Netz auf, welches die Gemeinden und Zentren der Region miteinander verbindet. Ein sicheres, siedlungsverträgliches und funktionierendes Strassennetz stellt ein wichtiges Ziel der Massnahmen dar. Diese greifen auf dem Strassennetz jedoch zu kurz, wenn sie nur den motorisierten Verkehr thematisieren. Grundsätzlich wird in jeder Planung eine ganzheitliche Sicht eingenommen: Es werden sowohl der motorisierte Individualverkehr, der Fuss- und Veloverkehr wie auch der strassengebundene öffentliche Verkehr analysiert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Diese integrale Sichtweise kommt auch bei den Massnahmen zum Tragen.

Siedlungsverträgliche Strassenräume

Die konsequente Umsetzung des «Berner Modells» zur verträglichen Gestaltung von Ortsdurchfahrten, Stadtstrassen, Stadtteilzentren und Plätzen erhöht die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr, führt zu einem besseren Verkehrsablauf und entlastet die Bevölkerung von Lärm und Luftverschmutzung. Die Aufwertung des öffentlichen Aussenraums erhöht die Lebensqualität zum Wohnen und Arbeiten. Viele dieser Massnahmen betreffen Ortsdurchfahrten in der Region Bern-Mittelland. Im Korridor Wangental wird an die Massnahmen aus dem

AP2 angeknüpft und eine zusammenhängende Sanierung der Freiburgstrasse anvisiert.

Erschliessung

Um Entwicklungspotenziale ausreichend nutzen und bereits stark frequentierte Ortsdurchfahrten entlasten zu können, werden Massnahmen für eine optimierte Erschliessung von Entwicklungsgebieten umgesetzt.

Optimierung Verkehrsführung

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit und um ein Ausweichen des Verkehrs vom übergeordneten auf das übrige Strassennetz (v. a. in Wohngebieten) zu vermeiden, sind auf überlasteten Strassen punktuelle Massnahmen zur Kapazitätserweiterung geplant (z. B. Knoten Melchenbühlplatz).

Grossräumige Kapazitätserweiterungen im Sinn von Umfahrungsstrassen, die Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern v. a. verlagern würden, stehen in der Region Bern-Mittelland nicht im Vordergrund.

Übersicht Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete Motorisierter Individualverkehr

RGSK-Nr.	Massnahme	Typ*	Priorität
BM.MIV-K.05	Muri bei Bern, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	EM	2
BE.MIV-K.07	Gesamtverkehrslösung Unterer Sensebezirk	EM	3
BM.MIV-Auf.08	Stadt Bern, Brunnmattstrasse und Pestalozzistrasse (Gleisersatz)	EM	1
BM.MIV-Auf.01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, A-Horizont	MP	1
BM.MIV-Auf.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, Agglomeration Bern, B-Horizont	MP	2
BM.MIV-K.03	Massnahmenpaket Erhöhung Kapazität der Region Bern, Priorität 1/2/3	MP	1/2/3
BM.MIV-Auf.03	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum Region Bern, Priorität 1/2/3	MP	1/2/3

Tab. 6.6 Übersicht Massnahmen RGSK 2025 motorisierter Individualverkehr RGSK 2025.
**EM: Einzelmassnahme; MP: Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen*

Nationale Massnahmen MIV

Die Schnittstellen der regionalen zu den nationalen Massnahmen werden in den jeweiligen Massnahmenblättern aufgegriffen. Für weiterführende Informationen siehe auch Dokumentationsblätter zu den nationalen Massnahmen im Motorisierten Individualverkehr, BM.MIV-Nat.03, 04 und 07.

Die Vorhaben «Erweiterung von 6 auf 8 Spuren N1 Verzweigung Wankdorf–Weyermannshaus» und «6-Spur-Ausbau N6 Muri bei Bern–Rubigen» sind Bestandteil des Ausbauschritts 2023 für die Nationalstrassen (STEP NS). Der Abschnitt Wankdorf–Weyermannshaus hat gemäss Botschaft zum STEP NS den Realisierungshorizont 2040, und der Abschnitt Muri bei Bern–Rubigen wird unter den weiteren Realisierungshorizonten geführt. Das RGSK 2025 betrifft in erster Linie nähere Zeithorizonte. Deshalb wird darauf verzichtet, diese beiden Vorhaben als nationale Massnahmen auszuweisen. Zudem sind die weiteren Entscheide des Bundes zu diesen Vorhaben ausstehend.

Übersicht nationale Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

RGSK-Nr.	Nationale Referenznr.	Massnahme
BM.MIV-Nat.3	OB 4.1.3	Anschluss N6 Bern–Wankdorf (BUGAW)
BM.MIV-Nat.4	OB 4.1.4	Bypass Bern-Ost (Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf–Muri bei Bern)
BM.MIV-Nat.7	OB 4.1.7	Anschluss N1 Grauholz

Tab. 6.7 *Übersicht nationale Massnahmen motorisierten Individualverkehr.*

6.4.4 Massnahmen Kombinierte Mobilität

Verkehrsdrehscheiben

Einzelmassnahmen zur Stärkung von ÖV-Knotenpunkten werden in der Kategorie der kombinierten Mobilität aufgeführt, da sie gezielt zur Stärkung der Verkehrsdrehscheibenfunktion dieser Haltestellen beitragen. Die übrigen für die Verkehrsdrehscheiben relevanten Massnahmen werden dagegen weiterhin in den jeweiligen Verkehrsmittel-Kategorien aufgeführt (z. B. Aufwertung von Wegen für den FVV und Ausbau der Veloabstellplätze beim Europaplatz). Der Massnahmenband enthält deshalb eine Übersicht mit allen Verkehrsdrehscheiben und den für die einzelnen Verkehrsdrehscheiben relevanten Massnahmen (vgl. Kapitel 3.1 im Massnahmenband).

Aufwertung Knotenpunkte

In der Region Bern-Mittelland wird die Aufwertung von ÖV-Knotenpunkten weitergeführt. Der Fokus liegt im RGSK 2025 dabei auf Belp, Münsingen und Niederwangen. Die dazugehörigen Massnahmen sollen zu attraktiven Mobilitäts- und Transportketten mit optimalen Umsteigebeziehungen und -verhältnissen zwischen der S-Bahn und den Bus-Feinverteilern sowie dem Fuss- und Veloverkehr beitragen. Die Zugänglichkeit der ÖV-Knotenpunkte wird für den Fuss- und Veloverkehr sichergestellt und verbessert. Zudem wird im Umfeld dieser Knoten eine Verdichtung des Siedlungsgebiets angestrebt. Der Ausbau der Veloparkierung ist Bestandteil der Aufwertung von ÖV-Knoten.

Übersicht Einzelmassnahmen Kombinierte Mobilität

RGSK-Nr.	Massnahme	Typ*	Priorität
BM.KM-Mu.05	Belp, Ausgestaltung OV-Knotenpunkt Belp	EM	1
BM.KM-Mu.06	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	EM	1
BM.KM-Mu.08	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	EM	1

Tab. 6.8 *Übersicht Massnahmen Kombinierte Mobilität RGSK 2025 (für alle weiteren zur Stärkung von Verkehrsdrehscheiben relevanten Massnahmen wird auf das Dokumentationsblatt zu den Verkehrsdrehscheiben im Massnahmenband Verkehr verwiesen).*

**EM: Einzelmassnahme; MP: Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen*

6.4.5 Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität

Das Verkehrsmanagement wurde in den bisherigen RGSK ausgeweitet und dadurch die verkehrsträgerübergreifende Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto und im ÖV verbessert. Dies soll auch im RGSK 2025 weitergeführt werden und insbesondere im Raum Belp eine Verbesserung zu Spitzenzeiten bringen. Basierend auf im Umsetzungszeitraum des RGSK 2025 durchgeführten Studien (vgl. Kap. 6.4.6) werden weitere Punkte der nachfrageorientierten Mobilität behandelt.

Übersicht Einzelmassnahme Nachfrageorientierte Mobilität

RGSK-Nr.	Massnahme	Typ*	Priorität
BM.NM-VM.02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, Agglomeration Bern, B-Horizont	MP	2

Tab. 6.9 Übersicht Massnahmen Nachfrageorientierte Mobilität RGSK 2025.
**MP: Massnahmenpaket mit Teilmassnahmen*

6.4.6 Nicht-infrastrukturelle Massnahmen

Im Rahmen des RGSK 2025 liegen für die nachfolgend beschriebenen Studien und Koordinationsaufgaben keine gesonderten Massnahmenblätter vor, da es sich um fortlaufende Aufgaben und vorbereitende Studien handelt. Diese Studien sowie die Koordinationsaufgaben sind im RGSK 2025 als behördenverbindliche Aufträge festgehalten. Gehen aus diesen Studien strategisch bedeutsame Inhalte oder infrastrukturelle Massnahmen für die Region hervor, ist vorgesehen, diese in die nächste Generation des RGSK der Region Bern-Mittelland aufzunehmen.

Fuss- und Veloverkehr

Für den Fuss- und Veloverkehr sind in der Region Bern-Mittelland insgesamt zehn Studien geplant. So sollen Planungen zu Velobahnen und Velohauptverbindungen, zu tangentialen (Haupt-)Verbindungen, zu siedlungsverträglichen Ortsdurchfahrten, zur Verkehrssicherheit und zur Veloparkierung durchgeführt werden.

Öffentlicher Verkehr (RAK ÖV)

Alle vier Jahre erarbeitet die Region Bern-Mittelland das Regionale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr. Das Regionale Angebotskonzept ÖV 2027–2030 wurde Anfang 2025 verabschiedet. Es trägt zu einer gezielten Verbesserung des ÖV-Angebots in der Region Bern-Mittelland bei und bildet eine wichtige Grundlage für den ÖV-Angebotsbeschluss auf kantonaler Ebene. Bis Ende 2028 wird darauf aufbauend das regionale Angebotskonzept für den Zeitraum 2031–2034 erarbeitet.

MIV

Die Region Bern-Mittelland plant als Daueraufgabe Studien und Analysen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen.

Nachfrageorientierte Mobilität

Auch im Bereich der nachfrageorientierten Mobilität sind Studien geplant. Diese sollen den Ausbau der On-Demand-Angebote prüfen und Möglichkeiten für einen Ausbau des Mobilitätsmanagements und für eine Verbesserung des Schulverkehrs durch Synergien zwischen verschiedenen Gemeinden abklären.

Genehmigungsvermerke

Genehmigung Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland:

Öffentliche Mitwirkung vom	05.12.2023 bis 14.03.2024
Mitwirkungsbericht vom	12.07.2024
Vorprüfungsberichte vom	15.08.2024 06.03.2025

Mit vorliegender Planung wird das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2021 Bern-Mittelland vom 17.06.2021 aufgehoben.

Mit vorliegender Planung werden folgende Teilrichtplanungen aufgehoben:

- Regionale Richtplanung Aaretal (28.12.1999): hochempfindliche und empfindliche Landschaften
- Teilrichtplan Aaretal zur baulichen Nutzung in der Landwirtschaftszone (26.3.2002): Nutzungseinschränkungen a und c (Kap. 7.2)
- Landschaftsrichtplan Gürbetal (9.2.1981): Landschaftsschutzgebiete a und b
- Gesamtrichtplan Kiesental (15.12.1982): Landschaftsschutzgebiete A und B
- Landschaftsrichtplan Laupen (5.5.1982): Landschaftsschutzgebiete a und b
- Regionaler Gesamtrichtplan Schwarzwasser (14.3.1983): Landschaftsschutzgebiete, regionale Konzeptinhalte Landschaft
- Teilrichtplan Naherholung und Landschaft VRB (11.5.2005): Vorranggebiete Landschaft, Weiler

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 11.09.2025

.....	.....
Manfred Waibel, Präsident	Giuseppina Jarrobino, Geschäftsführerin

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:
Bern, den 20.10.2025.....

.....
Giuseppina Jarrobino,
Geschäftsführerin

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

Bern, den .....

Anhang Grundlagenliste

Grundlagen Bund

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2020), Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen, Auswirkungen siedlungsstruktureller Veränderungen auf den Verkehr

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022), Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, Schlussbericht

Bundesamt für Raumentwicklung (2022), ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE, Grundlagenbericht.

Bundesamt für Statistik BFS (2019)
- Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017
- Pendlermatrix 2014
- Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde 2014
- Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (bis 2010)
- Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP (ab 2011 bis 2022)
- Statistik der Unternehmensstruktur STATENT (2021)
- Strukturerhebung SE für die Jahre 2018 bis 2021

Bundesamt für Statistik BFS (2024), Pendlermobilität in der Schweiz 2022, Mit einer Vertiefung zu den Pendlerströmen zwischen den Gemeinden

Bundesamt für Umwelt BAFU und Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022), Regenwasser im Siedlungsraum. Starkniederschlag und Regenwasserbewirtschaftung in der klimaangepassten Siedlungsentwicklung

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2012), Raumkonzept Schweiz

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014), Technische Richtlinien Bauzonen

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2020), Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr, Teil Programm; Entwurf für die Anhörung vom 15.09.2020

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2021), Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2021

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (2018), Teil Infrastruktur Luftfahrt (2006), Teil Infrastruktur Schifffahrt (2006)

Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP
- Bundesamt für Verkehr BAV (2028/2019/2020), Eisenbahnausbauprogramme Bahninfrastrukturfonds 2017/2018/2019
- Ausbauschritt 2030/35; u.a. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur (Juni 2019); Bundesamt für Verkehr BAV (2018), Bericht Bildung und Bearbeitung der Module, Bericht Bewertung der Module, Eingangsprüfung der von den Planungsregionen eingereichten Angebotsziele; Bundesamt für Verkehr BAV (2014), Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030
- Ausbauschritt 2025; u. a. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur (Januar 2016)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen STEP-NS
- Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen vom 29.09.2023
- Botschaft zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen vom 22.02.2023 – Faktenblätter STEP Nationalstrasse vom 22.02.2023: «Verkehrliche Entwicklung auf den Nationalstrassen und Engpässe», «Projekte und Nutzen», «Planungsschritte und Prioritäten», «Projekte, Zuteilung, Kosten»

Grundlagen Kanton Bern

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (2024), ESP-Programm, 10. Zwischenbericht/Controlling 2020–2023

Amt für öffentlichen Verkehr Bern AÖV (2022), S-Bahn Bern 2040, Schlussbericht

Amt für öffentlichen Verkehr Bern AÖV (2021), Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022–2025

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV (2020), 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 2

Amt für Umwelt und Energie (2023), Klimaökologische Situation im Kanton Bern: Modellbasierte Klimaanalyse, Abschlussbericht (inkl. online verfügbare Klimaanalysekarten und Planungshinweiskarten im Geoportal des Kantons Bern)

Regierungsrat des Kantons Bern (2022), Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern BVD (2023), Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, Modellaktualisierung 2019, Schlussbericht (2023)

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern BVD, Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005, 2010, 2015, 2021 inkl. Zusatzauswertung Veloverkehr

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern BVD (Stand Januar 2025), RGSK Portal, Erfassungskonventionen und Anleitungen

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern BVD (2014, nachgeführt am 6. März 2023), Sachplan Veloverkehr

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2012, nachgeführt am 4. September 2023), Sachplan Wanderroutennetz

Bau-, und Verkehrsdirektion Bern BVD (2023), Unfallschwerpunkt-Management (Black Spot Management BSM), Auswertungen Unfallschwerpunkte USP und Unfallhäufungsstellen UHS

Regierungsrat des Kantons Bern (2022), RGSK 2025 und AP5: Zeitliche und inhaltliche Vorgaben

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Tiefbauamt des Kantons Bern (2017), Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe

Regierungsrat des Kantons Bern (2019) Sachplan Biodiversität – Bericht des Regierungsrates

Regierungsrat des Kantons Bern (2021), Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept

Regierungsrat des Kantons Bern (2023), Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern, Merkblatt zu Rollen und Aufgaben

Regierungsrat des Kantons Bern (2024), Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, Stand: 08.08.2024

Grundlagen Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland (RGSK I 2012, RGSK II 2016, RGSK 2021) / Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern (1. Generation 2007, 2. Generation 2012, 3. Generation 2016, 4. Generation 2021). Bericht, Kurzfassung, Massnahmenblätter und Übersichtskarten

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Stadt Bern (2023), Mobilität in der Region Bern-Mittelland, Mikrozensus 2021 zum Verkehrsverhalten

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2024), Regionale Velonetzplanung

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2024), Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV der RKBM

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2019), Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020–2024, Modellvorhaben «Grünes Band»

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2019), Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2019), Verbindliches Mobilitätsmanagement für die Regionalkonferenz Bern Mittelland RKBM
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2025), Regionales ÖV-Angebotskonzept 2027–2030
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2020), Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit ASTRA (2020), Potenzialstudie Siedlungsentwicklung Bern Ost / Muri / Ostermundigen

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohauptrouten, Gürbetal: Wabern–Belp / Toffen–Thurnen (–Burgistein) / Riggisberg (0351.3.101, 0351.3.098, LV-S-11)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohauptrouten, Kehrsatz–Belp Zentrum/Belp Flughafen/Viehweide–Münsingen (0351.3.098, 0351.3.094)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohauptrouten, Raum Konolfingen: Tägertschi–Konolfingen–Zäziwil / Grosshöchstetten (0351.3.112, LV-S-10)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohauptrouten, Halenbrücke–Uettligen / Ortsschwaben (0351.3.162, LV-S-7)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Studie Velohauptrouten, Raum Zollikofen: Tiefenaustrasse/Raum Wankdorf–Zollikofen–Münchenbuchsee/Moosseedorf–Schönbühl–Bäriswil (0351.3.103, LV-S-4, LV-S-6)

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Linie 10 Bern–Köniz: Studie betreffend mittelfristiges Angebot

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2021), Linie 10 Bern–Köniz: Zusatzstudie zu Fahrleitungen

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2009), Regionales Hochhauskonzept Bern HHK

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2023), Fokusraum Bern–Köniz Morillon

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2023), Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2023), Regionales Veloleitbild

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2023), Planungsstudie Velohauptroute Münsingen–Thun

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2024), Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV der RKBM

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Regionale Langsamverkehrsplanung Leitbild

Weitere Literatur

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern, Verkehrserhebungen Stadt Bern (2014–2024)

Stadt Bern (2020), Richtplan Fussverkehr

Stadt Bern (2020), Masterplan Veloinfrastruktur

Stadt Bern (2018), Parkierungskonzept MIV

Stadt Bern (2016), STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept Bern, inkl. Vertiefungsberichte Mobilität